Biogr. 740 ml

Martin, P.,

PRÉCIS HISTORIQUE

SUR LA VIE ET LES CAMPAGNES

DU

VICE-AMIRAL COMTE MARTIN.



Lith. Bucquet frères, à Paris.

COMTE MARTIN

Vice-Amiral.

Martin

PRÉCIS HISTORIQUE

SUR

LA VIE ET LES CAMPAGNES

DU

VICE-AMIRAL COMTE MARTIN,

GRAND OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

CHEVALIER DE SAINT-LOUIS;

PUBLIÉ PAR M. LE COMTE POUGET,

CAPITAINE DE FRÉGATE.

Ordre à tous les vaisseaux de s'embosser en mouillant, présentant tribord à l'ennemi.

Golfe Jouan, 13 *février* 1794.

PARIS,

ARTHUS BERTRAND, ÉDITEUR,

LIBRAIRE DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE,

RUE HAUTEFEUILLE, 21.

40.D.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

INTRODUCTION.

Depuis longues années notre projet était de faire connaître et mettre en relief la vie si belle et si honorable du vice-amiral Martin ; mais, nous défiant de nos propres forces, nous voulions confier une œuvre aussi intéressante à une plume plus habile et surtout plus exercée que la nôtre. Enfin, pressé par les conseils de quelques amis qui ont encore conservé le souvenir de l'homme de bien, de quelques camarades

jaloux de l'honneur et de la gloire du pavillon, nous nous sommes décidé à publier nous-même. D'ailleurs, en compulsant avec soin tous les documents en notre possession, en nous identifiant, pour ainsi dire, avec notre héros, si simple dans sa grandeur, nous avons remarqué que nous n'avions, pour rendre notre publication intéressante, qu'à raconter, sans nous perdre dans des considérations et des commentaires qui n'auraient fait qu'allonger notre narration sans y apporter plus d'intérêt. Ce motif nous a empêché de nous étendre sur la première partie de son existence militaire, assez bien remplie cependant, mais qui nous a paru devoir seulement servir de prologue aux grands événements qu'il fut appelé à diriger dans la Méditerranée.

Nous aurions pu, aidé des papiers importants que nous possédons, nous écartant de notre sujet principal, entrer dans des détails qui auraient établi la connexion des mouvements de l'armée navale de la Méditerranée avec ceux des escadres de l'Océan, avec les opérations de l'armée d'Italie, et enfin rechercher les causes des revers qui ont, hélas! si souvent affligé notre marine. Mais nous n'aurions eu qu'à répéter, et avec moins de talent sans doute, ce que M. le capitaine de vaisseau Jurien a dit dans son ouvrage si intéressant et si instructif par ses développements (1). Il est à regretter seulement que, manquant de docu-

(1) *Guerres maritimes sous la république et l'empire.*

ments officiels français, il ait été obligé de recourir aux rapports des généraux anglais ; et tout le monde sait qu'en général les bulletins officiels rendant compte des actions de guerre sont très-partiaux pour la nation qui les publie, et deviennent, plus tard, des matériaux très-peu véridiques pour la rédaction de l'histoire impartiale. Les documents qui nous semblent seuls irrécusables sont les rapports faits à l'autorité et les journaux écrits sous l'impression du moment, et il eût été à désirer que M. Jurien les eût possédés, les faits historiques dont il a parlé eussent, sans aucun doute, été présentés sous un tout autre jour.

Nous trouvons, dans l'ouvrage précité, un passage que nous ne pouvons nous empêcher de faire ressortir.

« Pour la première fois peut-être dans cette affaire « *insignifiante*, les Anglais remarquèrent l'incerti- « tude de notre tir. »

Nous ne pouvons nous rendre compte de la raison qui a fait donner au combat des îles d'Hyères l'épithète *d'insignifiant ;* car, en comparant cette journée à toutes nos autres affaires de mer, on peut se convaincre que c'est, sans contredit, celle qui présente le plus d'ensemble et de spontanéité dans la manœuvre des vaisseaux, celle où le général et les capitaines ont déployé le plus de talent et où l'armée anglaise a commis les fautes les plus grossières, et

ces deux conditions, malheureusement si peu communes, suffiraient pour l'empêcher de paraître insignifiante.

Les Anglais remarquèrent l'incertitude de notre tir.

Cependant nous voyons que les forces engagées du côté des Anglais se composaient de six ou sept vaisseaux, dont deux trois ponts, tandis que cinq vaisseaux français de 74 prirent part au combat, que nos vaisseaux ne combattirent qu'avec leurs pièces de retraite, et que le *Tyrannicide* et l'*Alceste*, sur lesquels le feu des ennemis fut concentré pendant un assez long temps, n'éprouvèrent pas d'avaries bien notables, puisqu'ils purent continuer à évoluer et à suivre l'armée dans ses mouvements. Tandis que la tête de l'armée anglaise avait éprouvé des avaries telles que l'amiral Hotham fut obligé de la rappeler et de discontinuer la chasse, « nos vaisseaux avaient « peu souffert, » dit l'amiral Martin dans son journal; il l'écrivait le même jour à la commission de la marine, et le commissaire Redon lui répondait, le 5 thermidor, une lettre où nous trouvons ce passage :

« Je réponds à la hâte, général, à vos lettres des « 24, 25 et 26 messidor dernier; j'ai vu que les vais- « seaux qui ont combattu le 25 contre l'armée an- « glaise n'ont éprouvé dans cet engagement que des « accidents ordinaires, et que nous n'aurions qu'à « nous féliciter de cette journée sans l'événement

« affreux qui nous a enlevé l'*Alcide*. » Ceci prouve que le tir des Anglais a été au moins aussi incertain que le nôtre.

Rien n'est mieux déduit, plus vrai, plus concluant que les causes assignées par M. le commandant Jurien à notre infériorité maritime dans nos dernières guerres. Oui, pour obtenir de grands résultats, le commandant en chef doit être approuvé *ostensiblement du moins*, même dans ses fautes, jusqu'au moment où ces mêmes fautes obligeront à le remplacer par un chef plus digne. Jusqu'à ce moment, appuyé par la confiance de son gouvernement, il doit avoir un pouvoir absolu, il doit être entièrement libre de ses mouvements et abandonné aux inspirations de son génie dans le cercle de ses instructions générales. Nous ne pouvons nous dissimuler que les ordres intempestifs lancés du comité de salut public aux représentants, qui les faisaient exécuter par les amiraux sans en pouvoir juger les conséquences, n'aient été pour beaucoup dans la ruine de notre marine, et nous verrons que le sort de l'escadre de la Méditerranée eût été le même que celui de nos escadres de Brest, si nous n'avions pas eu, pour la commander, un homme d'une fermeté inébranlable, qui vingt fois a joué sa tête en se refusant à exécuter des ordres des représentants qui auraient, sans aucun profit pour la France, compromis les forces qui lui étaient confiées.

Une des causes de nos défaites sur mer ne se trouve

rait-elle pas aussi dans notre caractère ardent et aventureux, ne connaissant aucun obstacle, et préférant toujours une résistance et une mort glorieuse, mais stérile pour le pays, à une retraite prudente, mais avantageuse à la réussite d'un plan sagement combiné? Cette *furia francesa*, qui nous a fait remporter tant de victoires sur terre; qui, sur mer, mais dans des combats partiels, nous a valu tant de triomphes éclatants; dans les opérations navales, qui demandent surtout de la prudence, ne peut que nuire et empêcher de remporter de ces grands succès qui changent la face des empires.

Que dirait-on, en France, du commandant d'une escadre de huit vaisseaux, dont trois à trois ponts, qui laisserait passer devant lui, sans accepter le combat, une escadre ennemie de sept vaisseaux, dont un seul trois ponts, et qui se retirerait pour aller chercher des forces plus considérables pour l'accabler? Il n'y aurait pas assez d'imprécations contre lui, il n'y aurait pas d'anathèmes assez forts pour stigmatiser sa lâcheté!... Telle fut cependant la conduite de l'amiral anglais qui commandait l'escadre de nos ennemis devant Toulon le 6 juin 1794. Cette prudence (qui, du reste, ne porta pas ses fruits, grâce à l'habileté de notre général) ne pourrait être imitée par un amiral français sous peine d'entendre tous les échos de son vaisseau murmurer à son oreille le mot qui, pour des Français, est le plus infamant de la langue, *lâcheté!*

Poursuivi par la réprobation générale, il se verrait forcé de demander lui-même son remplacement, et cette épithète de lâche le poursuivrait encore dans la vie privée ! !

Beaucoup de nos batailles navales ont été désastreuses par l'exagération de ce courage aveugle qui ne nous permet jamais de compter nos forces. De quelles conséquences fatales n'a pas été suivie notre plus glorieuse bataille navale? La bataille de la Hougue a montré notre bravoure dans l'apogée de sa gloire ; mais n'eût-il pas été plus avantageux pour la marine française que notre amiral eût été plus prudent? L'opinion que nous émettons ici a été partagée par des hommes d'un haut mérite, et nous avons sous les yeux une lettre d'un officier général dont la famille a fourni plusieurs marins bien célèbres, qui nous fait connaître qu'en 1760 ces idées de courage exalté dirigeaient aussi la conduite des officiers français. Nous donnons ici un extrait de cette lettre.

« ..... J'ai compté clairement 74 canons au *Com-*
« *mandant* (anglais) ; la frégate n'en a pas plus de 26,
« et l'autre paraît de 64. Lorsque les ennemis ont vu
« que je dérivais toujours sur l'île (d'Aix), d'où j'au-
« rais été à portée de leur tirer quelques bombes, ils
« se sont éloignés et nous ont privés d'essayer nos
« mortiers. Cette sage retraite d'un vaisseau qui pré-
« voyait que nous ne nous mettrions qu'à la portée
« nécessaire pour faire jouer nos bombes sans qu'il

« pût nous atteindre avec son artillerie, cette ma-
« nœuvre, dis-je, me conduit à une réflexion qui
« nous fait voir combien le préjugé de notre nation
« est opposé à celui de la nation anglaise. Cette der-
« nière permet, tolère, approuve même que le capi-
« taine à qui on a accordé un commandement avec
« la confiance du gouvernement ne s'engage pas,
« quoique avec des forces supérieures, dès que son
« expérience lui fait entrevoir qu'il n'en retirerait
« que peu ou point d'avantage, et qu'il juge, d'ail-
« leurs, pouvoir être entamé. Chez nous, au con-
« traire, que l'on cherche le capitaine le mieux famé
« et qui ait payé de sa personne dans toutes les
« occasions avec l'approbation générale! qu'il fasse
« la même manœuvre que le capitaine anglais vis-à-
« vis de deux prames, ce sera, dès lors, un officier
« décrié, ce n'est pas un homme franc de collier!...
« Il fallait essuyer les bombes et se mettre à portée
« de riposter. C'est ainsi que nous sommes jugés,
« et par qui? grand Dieu! par les nôtres mêmes!!!...

« *Signé* LA TOUCHE-TRÉVILLE (1). »

Cette opinion nous paraît d'un grand poids, et en remontant à la source de nos désastres nous pouvons

(1) L'amiral la Touche-Tréville, alors capitaine de vaisseau, commandait la prame *la Louise* et avait une autre prame sous ses ordres; il venait de Bordeaux et avait passé par le pertuis de Maumusson pour éviter la croisière anglaise.

nous demander : quelle est la cause de la sortie de l'escadre de Brest, et par suite, quelle est la cause des combats du 13 prairial et de Groix ? Et l'histoire nous répondra : les sarcasmes lancés sur le commandant en chef pour son peu d'empressement à rencontrer l'ennemi.

Pourquoi avons-nous perdu notre armée navale à Trafalgar ? Si on n'avait pas imposé à notre amiral la nécessité de se réhabiliter de ces accusations calomnieuses contre son courage, il ne serait pas sorti de Cadix, et le combat n'aurait pas eu lieu.

Combien de fois ces mêmes reproches ne furent-ils pas adressés par les représentants du peuple à l'amiral Martin ! Lui aussi, disaient-ils, montrait une grande irrésolution, lui aussi avait peur de se mesurer avec les vaisseaux anglais ; mais, fort de son mérite personnel, de son dévouement à sa patrie, voulant à tout prix conserver à son pays ce qu'il regardait avec raison comme le noyau d'une escadre redoutable, capable, plus tard, de tenir les forces anglaises en échec, il repoussa avec énergie ces imputations, et, préférant abandonner *un poste qu'il n'avait pas ambitionné* à la honte de porter un préjudice immense à la France, il les méprisa et par sa conduite les fit tomber.

En écrivant l'histoire de l'amiral Martin, nous avons eu un double but : d'abord de faire connaître les belles actions de cet illustre marin et d'offrir un

modèle à suivre à tous ceux qui ont à cœur la prospérité de notre marine, puis de reposer l'imagination de nos lecteurs, assombrie par le tableau affligeant de nos défaites sur mer, en leur présentant, dans les fastes de la marine française, une page consolante et digne des plus profondes réflexions.

Pendant les campagnes de la Méditerranée, nous avons toujours été sur la défensive; jamais nous n'avons été en position de frapper un coup décisif. Nous n'avons jamais, en un mot, remporté une victoire marquante; mais, toujours opposés à des forces très-supérieures, nous leur avons résisté sans être entamés et nous voyons, dans le cours du commandement exercé par l'amiral Martin, l'instruction s'infiltrer peu à peu dans son escadre composée d'éléments si hétérogènes, et se former des officiers et des équipages qui rivalisent avec avantage contre les premiers officiers de la marine britannique.

Dans le cours de ce précis, nous avons eu souvent recours aux journaux et aux rapports inédits de l'amiral, et pour les distinguer du texte nous avons renfermé ces extraits entre des guillemets.

Les annexes, renvoyées par chapitre, à la fin du volume, ont été choisies entre une grande quantité de pièces justificatives, et se composent des documents les plus propres à faire connaître la réputation immense dont jouissait l'amiral Martin et la confiance

sans bornes dont il était investi ainsi que la liaison que les opérations de l'armée navale avaient avec celles de l'armée d'Italie ; et enfin de lettres particulières qui peuvent peut-être faire mieux connaître les hommes éminents dont elles émanent que toutes les digressions que nous aurions pu intercaler dans notre récit. Le style est l'homme, a dit Buffon, et c'est surtout dans la correspondance intime que cette maxime peut trouver son application la plus juste. Rien, en effet, n'est beau, n'est touchant, n'indique mieux des sentiments de patriotisme ardent que les lettres du représentant Niou et de l'amiral Truguet. Rien aussi ne peut aider à mieux juger les qualités de l'homme auquel elles étaient adressées. Nous aurions pu ajouter un grand nombre d'autres annexes toutes aussi importantes ; mais nous avons dû nous limiter pour ne pas fatiguer nos lecteurs.

CHAPITRE PREMIER.

Le comte Martin (Pierre), vice-amiral, grand officier de la Légion d'honneur, chevalier de Saint-Louis, naquit à Louisbourg (Canada) le 29 janvier 1752.

Son père, originaire de la petite ville de Vence, département du Var, s'était expatrié pour aller exercer son industrie de forgeron dans notre colonie d'Amérique. Après avoir contribué à sa défense en qua-

lité de sergent des compagnies franches, il ne voulut pas devenir sujet de l'Angleterre, préféra abandonner le bien-être qu'il avait conquis à force de travail, passa en France, en 1759, avec ses enfants, et s'établit à Rochefort, qui devint sa patrie d'adoption.

A son arrivée, Martin obtint une place de gendarme maritime. Cette faveur, toute minime qu'elle puisse paraître, fut le premier échelon qui aida son fils Pierre à gravir au faîte des plus hautes sommités sociales; car, en sa qualité de fils d'un employé de la marine, il eut le droit de suivre gratuitement les cours de l'école d'hydrographie, nouvellement fondée par le roi Louis XV en faveur des fils d'employés dont les ressources ne permettaient pas des dépenses d'éducation. Il put ainsi acquérir une instruction, sans laquelle il ne se serait, sans doute, jamais élevé au-dessus de la classe dans laquelle il était né.

En 1764, emporté par son ardeur vers un métier qui devait lui ouvrir une route si large pour le conduire à l'apogée des honneurs et de la gloire, il laissa l'école pour s'embarquer, comme mousse, à bord de la flûte *le Saint-Esprit*, commandée par le chevalier de la Croix, lieutenant de vaisseau.

Cette première campagne dura huit mois. Doué d'une santé à toute épreuve, d'une force herculéenne et surtout d'une fermeté inébranlable, cet essai ne fit que le raffermir dans sa volonté de suivre la carrière de la marine militaire, qui, à cette époque cepen-

dant, était si bornée pour ceux qui ne pouvaient faire leurs preuves de noblesse ; mais alors le jeune Martin ne pensait pas à l'avenir, et il n'était séduit, comme toutes les natures ardentes, que par la grandeur d'une vie aventureuse et semée de tant de dangers.

Le désarmement de son bâtiment l'obligea à se rendre à la Rochelle, où il s'embarqua à bord d'un navire de commerce sur lequel il navigua pendant deux ans.

Il avait alors quatorze ans. Sentant que, s'il voulait parvenir, il devait reprendre son instruction théorique, il revint à l'école d'hydrographie, et y travailla pendant deux ans avec ardeur. Les certificats qu'il en a retirés prouvent qu'il y fut noté comme un des meilleurs élèves, remarquable surtout par son intelligence et son application.

En 1769 il reprend la mer, à bord de la flûte *la Nourrice*, en qualité de pilotin. Au bout de vingt-trois mois de campagne, son commandant, le baron d'Arras, passant au commandement du vaisseau *l'Indien*, emmène avec lui Martin avec le grade d'aide-pilote. Dix-huit mois après il s'embarquait, à bord de la flûte *la Bricole*, en qualité de second pilote.

Jusqu'en 1778, qu'il servit dans ce nouveau grade, il navigua sans interruption sur la *Bricole*, la *Terpsichore*, en escadre d'évolutions, sous les ordres de M. de Guichen, puis du marquis de Nieul (c'est dans cette campagne qu'il perdit l'œil gauche), enfin

sur le vaisseau *le Triton,* dont le commandant, M. de Brach, major de vaisseau, obtint pour lui le grade de premier pilote.

La guerre ayant été déclarée entre la France et l'Angleterre, M. de Brach fut élevé au grade de capitaine de vaisseau, et nommé au commandement du *Magnifique*. Le pilote Martin suivit son commandant à bord de ce vaisseau, destiné à faire partie de l'armée aux ordres du général d'Orvilliers.

Le combat d'Ouessant, dans lequel il déploya une intrépidité et une capacité peu communes, et où il fut blessé, lui valut le grade de pilote entretenu.

Après que le *Magnifique* se fut réparé, à Rochefort, des avaries qu'il avait éprouvées dans le combat, il reçut l'ordre de partir pour se joindre, aux Antilles, à l'escadre du comte d'Estaing.

Sous les ordres de cet amiral, il fit la campagne de la Savannah, et se trouva aux combats de la Grenade, de la Dominique, où il reçut une seconde blessure, et à celui que l'escadre livra au vent de la Martinique. Son mérite et la manière dont il se conduisit dans ces affaires lui valurent de nombreux témoignages de l'estime de ses chefs, qui s'empressèrent de demander pour lui, mais inutilement alors, son admission dans le grand corps.

Au bout de trois ans de service à bord du *Magnifique*, le comte d'Estaing lui donna une commission de lieutenant de frégate auxiliaire, et l'embarqua à

bord de la frégate *la Cérès,* commandée par M. le vicomte de la Bretonnière, capitaine de vaisseau.

Pendant deux ans qu'il resta à bord de cette frégate, son commandant, malgré ses pressantes sollicitations, ne put le faire entretenir, et lui ouvrir ainsi la porte de l'avancement.

En 1784, la paix étant conclue avec l'Angleterre, les officiers auxiliaires nommés pour répondre à toutes les exigences du service de guerre reprirent leurs anciens grades, et Martin embarqua de nouveau, en qualité de pilote, sur les gabares *la Vigilante* et *la Désirée,* puis sur le *Rossignol,* commandé successivement par le brave Grimoard et le chevalier de Brach, son ancien commandant du *Magnifique.*

Après une campagne d'évolutions, cette corvette fut chargée d'aller au Sénégal et d'y transporter le chevalier de Boufflers, gouverneur général de la colonie.

Les éminentes qualités du pilote Martin lui avaient conquis l'estime et l'affection de son commandant. Bientôt ces sentiments furent partagés par M. de Boufflers, qui lui voua un attachement qui ne s'est jamais démenti, et dont il lui donna une première preuve en le faisant attacher à son gouvernement comme officier de port.

Non content de ce premier service, il lui fit encore obtenir, au bout d'un court séjour au Sénégal, le commandement de la goëlette *la Cousine,* affectée au

service local, qu'il dut aller chercher à Bayonne, où on la construisait.

De retour de France avec sa goëlette, le capitaine Martin, chargé de différentes missions importantes sur la côte, s'en acquitta avec une rare distinction, qui lui valut plusieurs lettres très-élogieuses.

En 1788, obligé de ramener en France son bâtiment, qui avait besoin de grandes réparations, il y conduisit le gouverneur général, qui, bien qu'il eût à sa disposition une grande gabare, préféra revenir avec son ami le capitaine Martin, le fit nommer sous-lieutenant de vaisseau, et obtint qu'il retournât à la côte d'Afrique avec la mission spéciale de faire une reconnaissance hydrographique des îles Bissagots.

Ces îles, malsaines, et d'une navigation très-dangereuse à cause des innombrables bancs qui obstruent leurs canaux étroits et des courants violents et peu connus qui y règnent, n'avaient pas encore été explorées. La première tentative de la *Cousine*, avec un équipage composé de matelots français, n'eut pas tout le succès désiré, à cause des fièvres pernicieuses qui y sévissent contre les Européens. Son capitaine fut donc obligé de la ramener à Gorée, ayant tous ses hommes sur les cadres ; mais il ne se rebuta pas : lui seul avait résisté à cette épidémie cruelle. Ayant recomposé son équipage avec des nègres, il retourna dans les îles, et après avoir terminé son opération il effectua son retour à Gorée.

Cette mission importante et difficile lui valut de grands éloges et une gratification de 1,200 francs.

L'amiral Roussin, chargé, plus tard, de la même exploration, s'est guidé d'après les instructions du capitaine Martin, et a été étonné de l'exactitude de ce travail, eu égard surtout au peu de précision des instruments dont il pouvait alors disposer.

Ce témoignage d'un officier aussi distingué prouve que, dès cette époque, l'amiral Martin n'était pas seulement marin pratique, mais qu'il était encore un officier instruit (1).

(1) Ce qui prouve d'une manière irrécusable la distinction native de l'amiral, c'est l'amitié, nous pouvons même dire l'intimité qui a régné entre lui et des hommes bien au-dessus de lui par leur naissance, leur éducation et leur grade, tandis que lui, issu d'une classe infime, se trouvait dans une position très-subalterne. Le chevalier de Brach était pour lui un ami dévoué plutôt qu'un commandant. Le comte d'Estaing, qui avait monté le vaisseau *le Magnifique*, aimait à s'entretenir avec lui, et à ce sujet nous nous rappelons une anecdote que l'amiral Martin se plaisait à raconter.

Il chiquait beaucoup; il avait contracté, très-jeune, cette habitude. Tous les jours, quand il allait porter le résultat de ses calculs astronomiques, le comte d'Estaing le faisait asseoir et avait, avec lui, de longues conversations; s'apercevant combien il était gêné de ne pouvoir pas cracher à son aise, il le gourmandait de sa mauvaise habitude, et pour la lui faire perdre il lui conseilla de priser et il lui fit cadeau d'une fort jolie tabatière en or. L'amiral prit effectivement l'habitude de priser, mais ne put se défaire de celle qu'il avait antérieurement.

Son intimité avec le chevalier de Boufflers, gouverneur général du Sénégal, homme d'un esprit supérieur, grand seigneur dans toute l'acception du mot, est un fait trop remarquable pour que nous ne nous y appesantissions pas. Toujours ensemble, partageant les mêmes plaisirs, leurs noms, dans la colonie, sont devenus inséparables, et toutes les chansons des nègres, qui sont l'histoire du pays, ne les citent jamais l'un

Il continua à servir sur la côte d'Afrique jusqu'en 1791, époque à laquelle le mauvais état de la *Cousine* obligea à la renvoyer en France, où elle fut désarmée (1).

Promu au grade de lieutenant de vaisseau, il fut bientôt nommé au commandement de la corvette *l'Espoir*, de 18 canons, et chargé d'une mission pressée pour le Sénégal.

La célérité, l'intelligence qu'il apporta à l'accomplissement de cette campagne lui valurent, à son retour, la décoration de Saint-Louis (distinction bien rare à cette époque) et le commandement de la frégate *l'Hermione,* et d'une division composée de cette frégate et des corvettes *la Pomone* et *l'Espoir,* avec laquelle il dut protéger les côtes de France de Nantes à Bordeaux.

La manière brillante dont il s'acquitta de cette mission importante, la protection efficace qu'il donna

sans l'autre ; en 1836 encore, tous les habitants savaient les chansons de Boufflers et Martin, et les vieux nègres de Dacar et de Saint-Louis croient qu'ils étaient frères.

En 1799, ils se rencontrèrent pour la dernière fois à Paris; alors le pilote Martin était devenu un personnage important, et, pendant tout le temps qu'ils y demeurèrent ensemble, ils continuèrent à vivre dans la plus étroite intimité.

(1) La goëlette *la Cousine,* qui peut être considérée comme la pierre de fondation sur laquelle s'est édifiée la fortune militaire du vice-amiral Martin, a été refondue plusieurs fois et conservée jusqu'en 1836 au port de Rochefort, en mémoire du marin illustre qui, le premier, l'avait commandée. A cette époque, enfin, entièrement hors de service, elle fut démolie.

au commerce, la destruction de quelques corsaires ennemis lui méritèrent plusieurs lettres de félicitation du ministre et le grade de capitaine de vaisseau (10 février 1793).

Cette campagne fut fatalement terminée, au bout de treize mois, par le naufrage de l'*Hermione*, qui se perdit sur le Four, rocher qui se trouve, à l'entrée de la Loire, vis-à-vis du Croisic (20 septembre 1793).

Le conseil de guerre, assemblé pour juger le commandant, l'acquitta à l'unanimité et lui adressa les compliments les plus flatteurs sur sa conduite pendant le sinistre. Le pilote seul fut déclaré coupable, cassé et condamné à une assez longue détention.

Immédiatement après son jugement, le commandant Martin fut nommé successivement au commandement du vaisseau *l'América* (1er octobre 1793) et de la frégate *la Tartu* (1), avec laquelle il devait entre-

(1) La frégate *la Tartu*, antérieurement l'*Uranie*. Le nom de cette frégate se rattache à un fait trop honorable pour la marine française pour que nous n'en expliquions pas l'origine.

La frégate *la Cléopâtre* croisait sur la côte de l'île d'Oléron. Attaquée, le 11 brumaire an II, par deux frégates anglaises, elle soutint, pendant deux heures, un combat acharné à la suite duquel le brave Mulon, qui la commandait, parvint à faire amener une des frégates ennemies. L'autre accourut à toutes voiles au secours de sa conserve et lâcha sa bordée sur la *Cléopâtre ;* le commandant Mulon fut tué : cet événement causa, à bord, un désordre dont les Anglais auraient certainement tiré avantage, si l'*Uranie*, qui arrivait en rade de l'île d'Aix, ne fût accourue, assez à temps, pour dégager la *Cléopâtre*. Une nouvelle action s'engagea alors, plus terrible encore que la première. Le capitaine Tartu, commandant l'*Uranie*, eut, au premier choc, une cuisse emportée par un

prendre un voyage dans la mer du Nord. Mais, promu au grade de contre-amiral le 17 novembre 1793, il quitta cette frégate pour se rendre à Brest y prendre le commandement d'une des divisions de l'armée navale aux ordres de l'amiral Villaret-Joyeuse.

Le vaisseau à trois ponts *le Républicain*, sur lequel il arbora son pavillon, portait une batterie de 48 en bronze. Reconnaissant les inconvénients d'une semblable artillerie, il obtint de la changer pour une batterie de 36 en fonte, et la première fut destinée à former la batterie du fer à cheval à Brest.

L'avancement de l'amiral Martin du grade de sous-lieutenant à celui de contre-amiral a été très-rapide ; mais qui s'en étonnera en voyant le résumé de ses services ?

En effet, en 1793, l'amiral comptait vingt-huit ans de services sous voiles, deux campagnes d'évolutions, quatre combats en armée, plusieurs combats partiels,

boulet ; néanmoins il ne voulut abandonner son poste qu'après avoir assuré la victoire. Son courage héroïque fut récompensé ; il rentra bientôt dans la Charente presque entièrement désemparé, mais traînant à la remorque les frégates anglaises qu'il avait amarinées après les avoir mutilées. Hélas ! il ne jouit pas de son triomphe ; il mourut à son poste avant d'avoir atteint le port. Les représentants du peuple, espérant exciter le zèle de tous ceux qui, sur mer, étaient chargés de la défense du pavillon, firent rendre, avec la plus grande pompe militaire, les honneurs funèbres au capitaine Tartu, et, comme ils voulaient, en même temps, perpétuer le souvenir de l'action d'éclat, de la conduite courageuse et patriotique de cet officier, ils décidèrent que la frégate qu'il montait s'appellerait, dorénavant, le *Tartu*.

(*Extrait de l'histoire de Rochefort*, 1845.)

deux blessures ; il avait commandé trois bâtiments isolés, une division ; il avait accompli plusieurs missions importantes avec la plus grande distinction. D'ailleurs, quels que fussent ses services et ses droits antérieurs, sa conduite, dans son nouveau grade, viendrait justifier la confiance dont il fut investi.

CHAPITRE II.

Le 20 décembre 1793, nos troupes, victorieuses, avaient chassé les Anglais et les Espagnols de Toulon. Nous n'entrerons pas dans le détail des désastres et de la ruine qui accompagnèrent le départ de nos ennemis. On sait qu'au lieu d'un port florissant ils ne nous laissèrent qu'un amas de décombres. Cependant quelques ateliers, quelques vaisseaux encore susceptibles d'être armés furent sauvés par le dé-

vouement d'un petit nombre d'hommes fidèles à leur patrie.

La convention voulut utiliser ces débris et tâcher de disputer aux Anglais l'empire de la Méditerranée. Pour réaliser ce projet, il lui fallait trouver un chef capable, énergique et ayant donné des preuves de son patriotisme. Le contre-amiral Martin fut choisi.

Effrayé de la grandeur de cette tâche et se défiant de ses propres forces, son premier mouvement fut de refuser une mission dont il ne se dissimulait pas les difficultés, augmentées encore par la malveillance qu'il s'attendait à trouver dans un pays dont presque tous les habitants étaient complices de nos ennemis. Mais, heureusement, on ne tint aucun compte de ses observations, et il fut contraint de partir.

Son premier soin fut de faire désigner et d'emmener un certain nombre d'officiers capables et connus de lui, pouvant l'aider dans l'exécution des grands travaux qu'il avait à accomplir.

Arrivé à Toulon, alors appelé *port la Montagne*, dans les derniers jours de janvier 1794, ce ne fut que le 30 qu'il prit officiellement le commandement en chef de toutes les forces navales de la Méditerranée.

Le 27 janvier (avant sa prise de commandement), la gabare *la Moselle*, chargée de vivres et de troupes pour ravitailler la Corse assiégée par les Anglais, appareilla pendant la nuit pour dérober sa route aux croiseurs ennemis. Le vent favorable, l'état de l'at-

mosphère lui assuraient une belle et heureuse traversée ; mais, à la sortie de la petite rade, le commandant de la grosse tour, soit impéritie ou tout autre motif, arrêta le départ si important de ce bâtiment en lui faisant tirer quelques coups de canon, et un boulet lui coupa le ton de son mât de misaine. Quelques jours auparavant, une frégate anglaise était entrée dans la rade, croyant encore Toulon au pouvoir de ses compatriotes; elle y avait même mouillé. Mais, reconnaissant son erreur, elle put appareiller, en coupant son câble, et sortir sans qu'on songeât à lui tirer un seul coup de canon !

Nous avons mentionné ce fait, quoique antérieur au moment où il prit la direction des affaires, pour faire apprécier les tristes éléments avec lesquels l'amiral Martin était appelé à réorganiser le service et à se préparer à lutter contre un ennemi formidable. Il lui fallut combattre l'inertie, la mauvaise volonté, la malveillance, avant d'entreprendre des travaux qui, eu égard au laps de temps dans lequel ils furent exécutés, paraîtraient aujourd'hui, en pleine paix, avec des institutions fixes, un véritable tour de force. Quelle habileté, quelle énergie ne dut-il pas déployer pour arriver à un pareil résultat! Mais suivons-le dans ses opérations, et l'homme supérieur se révélera aux yeux de tous.

A son arrivée dans un pays si désolé, l'amiral, d'un coup d'œil rapide, reconnut les vices de l'admi-

nistration, et c'est ainsi qu'il en rend compte dans son journal : « Je reconnus une administration vicieuse « dans tous ses détails, une insouciance révoltante « dans les maîtres des ateliers, enfin une insubordi- « nation manifeste dans les ouvriers, dont la plus « grande partie, ainsi que les maîtres, étaient des « hommes doubles qui avaient presque tous habité « Toulon pendant que nos ennemis en étaient pos- « sesseurs. »

Il n'existait aucun ordre pour empêcher la libre entrée dans l'arsenal, qui était devenu une promenade publique où oisifs et malintentionnés se donnaient rendez-vous. On y rencontrait plus d'étrangers que d'ouvriers, car ceux-ci, par suite du relâchement du service, pouvaient sortir à toute heure sous différents prétextes. Les uns, parce qu'ils habitaient hors de la ville, sortaient une demi-heure avant la cloche ; d'autres sortaient à dix heures pour chercher du pain. Ces autorisations, il est vrai, étaient limitées à quelques-uns ; mais, dans la confusion, tous en profitaient. Qu'on joigne à ces causes de désordre la présence des forçats déchaînés, n'obéissant plus à leurs gardiens, ne rendant plus aucun service, et l'on pourra se rendre compte des difficultés presque insurmontables que l'amiral rencontrait à chaque pas.

Cependant de nouveaux ordres arrivaient tous les jours pour presser l'armement des débris des vaisseaux

que les Anglais nous avaient laissés, et le port était dans le dénûment le plus absolu non-seulement des objets nécessaires aux armements, mais encore des outils indispensables aux ouvriers!...

Avant d'entreprendre aucun travail, il fallait rétablir l'ordre, et pour cela il fallait arrêter des mesures bien précises, puis les faire exécuter avec sévérité. Mais par qui? Toutes les personnes appartenant à l'administration de Toulon étaient compromises aux yeux de leurs concitoyens; elles avaient perdu la confiance des chefs et l'autorité sur leurs subordonnés. Un homme cependant aida efficacement l'amiral dans ses réformes, ce fut M. Abauzit, chef principal des travaux. Lui seul déploya de la fermeté et de l'énergie, et enfin, malgré la mauvaise volonté des ouvriers et quelques émeutes dans lesquelles la vie de l'amiral fut sérieusement menacée, mouvements qu'il comprima par sa vigueur et l'emploi de punitions sévères, l'ordre se rétablit et le règlement du port fut mis à exécution.

L'entrée du port fut interdite aux personnes étrangères à la marine; les forçats furent remis aux fers, les ouvriers ne purent s'éloigner de leurs travaux qu'à la cloche, et des mousses attachés, à cet effet, à chaque atelier sortirent seuls pour aller chercher le pain. Des officiers furent aussi désignés pour suivre constamment les travaux et rendre compte tous les jours à l'amiral de leur avancement.

Grâce à ces sages dispositions, à la fermeté avec laquelle elles furent exécutées, les ouvriers rentrèrent dans le devoir, et les travaux prirent un peu d'activité.

La surveillance de l'amiral était incessante. Le 2 mars, au moment où il venait d'être prévenu que le port était sur le point de manquer de vivres, il parvint à découvrir, dans un des magasins de l'arsenal, un dépôt de 40,000 livres de farine, 2,000 quintaux de biscuit et de plusieurs pièces d'huile *dont personne n'avait connaissance!*

Aucune partie du service ne lui était indifférente, toutes partagèrent sa sollicitude. Aussi le voyons-nous, après avoir rappelé durement les ouvriers à leurs devoirs, s'occuper de leur bien-être, leur obtenir des rations fournies par la marine, intervenir énergiquement et empêcher l'exécution d'une décision du conseil tendant à réduire la ration des matelots, visiter les hôpitaux, en régulariser le service, et enfin, le 1er avril, il prend la haute main dans les fonctions municipales et fait nettoyer par les ouvriers du port la ville de Toulon, dont la malpropreté faisait craindre une épidémie.

L'incurie était telle, que Toulon fut plusieurs fois menacé d'éprouver la disette la plus absolue.

Le 3 avril, les représentants annoncèrent à l'amiral, en présence du commandant de la place, du commissaire des guerres, de l'ordonnateur de la marine

et du fournisseur, qu'il n'existait plus que pour deux jours de farine au port de Toulon.

Il n'avait pas soupçonné cette disette, et elle l'étonnait d'autant plus qu'on n'avait pris aucune précaution pour s'en préserver. Les fournitures de pain faites extraordinairement à divers employés de la marine n'avaient même pas été réglées. Il attribua ce coupable désordre à la fuite d'un munitionnaire et à l'existence d'un complot qui venait d'être découvert.

Il peut paraître étonnant aujourd'hui que le commandant de la marine n'ait pas eu connaissance des ressources du port en substances alimentaires. Voici les explications que nous trouvons à ce sujet dans le journal qui nous guide :

« Les vivres de la marine, dans tous les ports de « la république, font face à tous les besoins, et pro- « curent des moyens de subsistance aux habitants et « aux ouvriers; mais, dans celui de Toulon, l'admi- « nistration des vivres de terre s'est approprié tous « les moyens de fourniture, et la marine se trouve « paralysée au point que l'agent maritime n'a pas eu « même le droit d'inspecter les approvisionnements « en biscuit et farine. Malgré des représentations « multipliées, il n'a pu connaître à fond les ressources « qu'offrait la direction des vivres de terre relative- « ment aux fournitures nécessaires pour l'armement « maritime en exécution dans ce port. »

Nous n'avons pas voulu interrompre le récit des

dispositions ordonnées par l'amiral pour assurer le service d'intérieur et vaincre les nombreuses difficultés de sa position. Nous allons, maintenant, faire connaître celles qu'il avait prises pour accomplir les ordres du gouvernement et assurer les subsistances du port.

Une forte escadre anglaise croisait sur la côte et interceptait tous les arrivages. Des mouches expédiées en croisière restèrent à observer cette escadre: leurs signaux avec le cap Sépet en faisaient, à chaque instant, connaître la position : favorisées par leur faible tirant d'eau, elles se tenaient le long de terre, et, grâce à la sagesse des instructions données aux commandants et à l'habileté de ces officiers, non-seulement aucun de ces petits bâtiments ne tomba au pouvoir des ennemis, mais encore, pendant tout le temps qu'ils furent dehors, nos convois, qu'ils prévenaient de la position des croiseurs, purent entrer en sécurité, et aucun ne fut intercepté.

Le 2 mars, le vaisseau *l'Heureux* et la frégate *la Sérieuse* sortirent du port; bientôt après, le *Généreux* vint les rejoindre en grande rade, où l'amiral les fit mouiller, bien que ces bâtiments ne fussent pas en état de prendre la mer, n'ayant pas leurs équipages au complet et manquant de vivres; mais en faisant croire aux ennemis qu'il avait des vaisseaux disponibles, il espérait leur faire resserrer leur blocus et obtenir un aperçu de leurs forces.

Ce stratagème lui réussit, car, à partir de ce moment, ils augmentèrent considérablement le nombre des vaisseaux qu'ils avaient en observation.

Le 1er avril, un convoi escorté par le vaisseau *le Duquesne* et trois corvettes, poursuivi par trois vaisseaux anglais, mouilla en grande rade sans être entamé. Toutefois l'amiral avait pris ses dispositions pour renforcer les convoyeurs, et combattre l'ennemi si le convoi avait été sérieusement menacé.

A cet effet, les deux vaisseaux et la frégate, dont les équipages avaient été complétés par des hommes pris à bord des vaisseaux en armement, et placés sous les ordres du commandant Cosmao, avaient l'ordre de mettre sous voiles au premier signal fait par la vigie du cap Sépet où l'amiral s'était rendu à l'annonce de l'arrivée du convoi.

Le 5 avril, le vaisseau *le Sans-Culotte,* anciennement l'*Orient*), de 120 canons, fut mis en rade ; l'amiral Martin y arbora son pavillon, après avoir remis au vice-amiral Thévenard le commandement du port. Les vaisseaux *le Tonnant* et *le Timoléon* le suivirent bientôt.

Ainsi, sous la direction intelligente et énergique de l'amiral Martin, Toulon, à peine sorti des mains dévastatrices des Anglais, et resté le foyer de la trahison, de la malveillance, de la dilapidation et de l'indiscipline, dépourvu de vivres, de munitions et de matériaux, put cependant, dans l'espace de trois mois,

armer cinq vaisseaux de guerre, dont un trois ponts, quatre frégates, mettre en armement quatre autres vaisseaux, quatre frégates et des bâtiments de moindre force.

Outre la satisfaction intérieure d'avoir bien servi sa patrie dans une crise si difficile, l'amiral éprouva celle bien douce aussi d'avoir converti au bien de la chose publique la plupart de ceux qui y étaient opposés et d'avoir acquis la considération et la confiance générales.

Dès qu'il fut débarrassé du commandement du port, ses soins se concentrèrent tout entiers sur l'organisation de l'escadre.

A cette époque (1794), le service intérieur des vaisseaux était on ne peut plus négligé; aucun soin hygiénique n'était pris, la propreté était regardée comme un luxe superflu, la régularité était bannie de tous les exercices, et des bâtiments faisaient souvent des campagnes entières sans dépendre ni laver les hamacs.

L'esprit d'ordre et essentiellement marin de l'amiral ne pouvait s'arranger de cette manière de faire; aussi s'empressa-t-il de donner des modèles de rôles pour le combat et les manœuvres générales. Un tableau indiquant les mouvements et les exercices de la journée, depuis le branle-bas du matin jusqu'à celui du soir, qui devaient se faire simultanément, fut envoyé à chaque vaisseau. Il eut à vaincre l'opposition

de quelques-uns de ses capitaines peu habitués à cette régularité ; mais enfin sa persistance et les inspections fréquentes qu'il faisait sans avertissement préalable obligèrent les officiers à se conformer à ses ordres.

Le 3 avril, l'amiral reçut l'ordre de partir avec quatre vaisseaux et quatre frégates pour porter des renforts en Corse.

Il s'éleva fortement contre cet ordre; il avait connaissance d'une escadre anglaise de dix-huit vaisseaux, qui se montrait journellement aux îles d'Hyères et au cap Sépet, et ne pouvait se dissimuler qu'il lui serait impossible d'éviter la perte de ses vaisseaux. D'ailleurs ce secours si hasardé était très-illusoire pour la Corse occupée par de nombreuses troupes anglaises. Malgré ses observations, et quoique ce départ imprudent donnât de grandes inquiétudes dans la ville, privée déjà d'une grande partie de sa garnison, détachée pour renforcer l'armée d'Italie, et n'ayant plus, pour conjurer les menées des malveillants très-nombreux encore dans le pays, que la présence de l'escadre, l'amiral ne put obtenir des représentants la révocation de cet ordre, et il se décida alors à écrire au comité de salut public.

Après avoir donné les raisons qui lui faisaient considérer cette sortie comme devant occasionner un grand désastre, sans qu'on pût espérer d'en retirer aucun avantage, en supposant même qu'elle réussît complétement, il termine et dit : « Je suis prêt à par-

tir, je suis prêt à combattre contre des forces supérieures, à m'ensevelir sous les ruines fumantes de nos vaisseaux; mais je décline toute responsabilité d'un désastre selon moi inévitable. » Vaincu par la force des raisons formulées par l'amiral, le comité donna l'ordre de surseoir au départ de l'escadre.

C'est donc à la fermeté qu'il a déployée, dans cette circonstance, contre les volontés des représentants que la France doit le salut de ces quatre vaisseaux, qui auraient sans doute été pris ou détruits avant de doubler les îles d'Hyères par les dix-huit ennemis, dont cinq trois ponts qu'on signalait journellement. D'ailleurs nos vaisseaux, incomplétement armés par des hommes qui, pour la plupart, n'avaient jamais navigué et n'avaient eu le temps de faire aucun exercice, étaient peu en état de se présenter devant un ennemi aguerri.

Grâce au sursis accordé par le comité de salut public, l'amiral eut le temps non-seulement de compléter son escadre, mais encore, pendant son séjour en rade, de s'occuper de l'instruction des équipages.

Bien qu'ayant reçu plusieurs ordres pour que l'escadre fût prête à mettre sous voiles, le commandant en chef n'avait aucune connaissance de la mission qu'il était appelé à remplir. Enfin, le 17 mai, les représentants lui annoncèrent qu'il devait embarquer quatre mille hommes de troupes, et partir pour ravitailler Bastia assiégé par les Anglais. En

outre, il reçut, le même jour, l'ordre de n'engager aucune affaire avec des forces supérieures, mais de tâcher d'empêcher la jonction des Anglais et des Espagnols.

A la réception de cette dépêche dont l'exécution était impossible, l'amiral Martin fut sur le point de demander son remplacement. Comment, en effet, était-il possible à une escadre de sept vaisseaux, dont un trois ponts, d'empêcher la jonction de deux escadres fortes, l'une (anglaise) de dix-huit vaisseaux, dont cinq trois ponts, l'autre (espagnole) de quatorze vaisseaux? Sollicité par ses amis, il consentit à conserver son commandement.

Le 1^er^ juin, Bastia ayant été pris par les Anglais, l'embarquement des troupes fut contremandé et le départ de l'escadre retardé.

Pour compenser l'infériorité numérique de nos forces, la convention avait prescrit l'emploi de projectiles incendiaires; les boulets rouges furent les premiers employés. On attendait, de ces boulets ainsi préparés (dont les dangers étaient plus grands pour nos vaisseaux que pour les ennemis), les plus immenses résultats. Des obus et des boulets brûlant dans l'eau furent aussi employés à cette époque. La lettre du ministre d'Albarade, citée aux annexes, donne une idée de l'importance qu'on attachait à ces moyens de destruction.

L'amiral Martin ne partageait pas cette confiance,

et l'expérience vint lui donner raison; car, deux ans après, on démolissait les fourneaux à rougir les boulets à bord des vaisseaux, et on ne s'en servait plus que dans les batteries de côtes. Quant aux obus, nous ne savons à quelle époque on cessa d'en embarquer; mais, à la fin des guerres de l'empire, nous ne voyons pas qu'il en soit fait mention dans le matériel d'armement.

Néanmoins, appelé à présider une commission qui devait décider de leur emploi et du meilleur emplacement à donner aux fourneaux à rougir les boulets, il ne put pas énoncer franchement son opinion, il eût été traité de *contre-révolutionnaire;* mais on voit, par ses observations, que nous citons textuellement ci-dessous, qu'il était loin d'en être enthousiaste.

Les conclusions de la commission furent que le meilleur emplacement pour les fourneaux était à l'avant, sous le faux pont des vaisseaux et dans l'entre-pont des frégates.

« Les boulets de 36 ont été une heure et demie à « rougir de couleur cerise (point le plus convenable « pour s'en servir). On mit une minute pour re- « tirer le boulet du fourneau et l'enfoncer dans le « canon. A la première expérience, la charge a été de « douze livres de poudre; le recul a été très-violent, « et la pièce est revenue presque au sabord. Le second « a été tiré avec onze livres, le recul a été à peu près le « même; le troisième avec dix, et le quatrième avec

« neuf. Je crois cette dernière charge suffisante, mais « la portée à toute volée ne m'a pas paru celle qui « convient à ce calibre, même quand on a tiré avec « douze livres. »

Au sujet des expériences faites sur les obus, nous trouvons une observation qui nous paraît très-importante et qui vaut la peine d'être étudiée.

« Les expériences faites sur les obus ont été très-« satisfaisantes, ils ont tous bien éclaté, aussi je re-« garde ces projectiles comme d'un très-bon usage « dans les batteries de terre et à bord des bâtiments, « mais seulement dans les combats isolés; dans les « combats en escadre, ils me semblent très-dangereux. « En effet, en admettant qu'un vaisseau de l'armée « au vent vienne à être incendié, ce vaisseau, trans-« formé en brûlot, se hâtera d'arriver pour ne pas « endommager ses voisins, viendra rompre la ligne « ennemie, y apportera la confusion, et elle sera alors « à moitié vaincue. »

Le représentant du peuple, Salicetti, en mission auprès de l'escadre de la Méditerranée, ayant donné l'ordre de se disposer à mettre sous voiles, tous les vaisseaux, frégates et corvettes se mirent en appareillage.

ESCADRE DU GOLFE JOUAN.

VAISSEAUX.	CANONS.	CAPITAINES.	FRÉGATES.	CAPITAINES.
Le Sans-Culotte.....	120	La Palisse. A. Martin.	La Sérieuse.....	Saulnier.
Le Tonnant.....	80	Cosmao.	La Boudeuse.....	Charbonnier.
Le Timoléon.....	74	Khrom.	La Friponne.....	Villeneuve.
L'Heureux.....	74	La Caille.	La Junon.....	Cappé.
Le Duquesne.....	74	Lallemand.	La Badine (corvette).....	Trulet.
Le Généreux.....	74	Louit.	L'Alerte (brick).....	Sennequier.
Le Censeur.....	74	Benoît.	La Surveillante (goël.)...	Gachinard.
»	»	»	Le Jacobin (goëlette)....	Bertrand.

CHAPITRE III.

En lisant les pages précédentes, on a pu juger l'amiral Martin comme capitaine et organisateur. On a vu combien il avait déployé de talents et d'esprit de conduite dans les différentes missions qu'il avait eues à remplir. Aujourd'hui nous allons le suivre dans ses opérations de général d'armée; nous le verrons, luttant contre les difficultés résultant de la mauvaise volonté et de l'ignorance de ceux qui l'entourent, en

butte à la malveillance, souvent contrecarré dans ses meilleures dispositions par les représentants placés auprès de lui, constamment en présence d'un ennemi bien supérieur en force, sortir cependant victorieux de ces luttes incessantes qu'il a soutenues non-seulement contre les ennemis étrangers, mais encore contre ceux de l'intérieur.

Les détails de sa conduite, extraits jour par jour du journal du bord qui nous guide, prouveront que la marine française du XIX^e^ siècle pouvait compter un amiral qui n'était pas inférieur aux grands généraux de mer dont notre patrie peut justement s'enorgueillir, et beaucoup, sans doute, feront cette réflexion que nous avons entendue sortir de la bouche d'un amiral anglais : « Combien il est heureux pour l'Angleterre que l'amiral Martin ait été condamné de bonne heure à l'inactivité!!!... » En 1794, l'amiral n'avait que quarante-deux ans, et c'est en 1797 qu'il laissa le commandement pour ne plus reprendre la mer (1).

Le 17 prairial (6 juin), le temps étant favorable,

(1) Les opérations de l'armée navale de la Méditerranée sont peu connues et sont racontées d'une manière très-inexacte dans toutes les relations. On se demande comment il se fait que l'histoire de la marine en ait aussi peu parlé ; je vais en expliquer le motif.

Par une fatalité inexplicable, tous les rapports et papiers adressés par l'amiral au ministère de la marine ont disparu des archives. Il n'y reste plus qu'un état de services sommaire dont nous avons la copie, qui doit être datée du 3 novembre 1814, et qui fut envoyé sur la demande de M. Bourdon-Vatry, directeur du personnel. Cependant ces mêmes

les vents à l'ouest-sud-ouest jolie brise, les vigies n'ayant signalé que huit vaisseaux, dont trois à trois ponts, l'armée reçut l'ordre de virer à pic. La *Sérieuse* et la *Badine* mirent sous voiles, et durent prendre une position intermédiaire pour prévenir des mouvements de l'ennemi. Bientôt après, la *Friponne* et la *Boudeuse* appareillèrent pour répéter les signaux des deux premiers bâtiments. Enfin, à deux heures et demie, l'amiral étant sûr, par les signaux de ses éclaireurs, que les ennemis n'avaient pas d'autres forces à portée, fit appareiller toute l'escadre et former la ligne de bataille tribord amures. Les frégates en découverte signalaient toujours dix voiles, dont deux frégates au sud-quart-sud-est courant au sud-ouest-quart-ouest.

A cinq heures, l'escadre anglaise se trouvait à 4 lieues sous le vent. L'intention du général Martin était d'attaquer, aussi fit-il faire le branle-bas de combat, rougir les boulets et forcer de voiles pour

états de services avaient été adressés en 1801 au ministre Forfait pour être annexés aux autres documents composant son dossier. Comment alors expliquer la disparition de ces papiers importants, si ce n'est par une soustraction malveillante opérée par des ennemis puissants et jaloux que s'était attirés l'amiral par sa brusque franchise, sa loyauté et ses talents? Du reste, la persistance qu'ils ont mise sous le régime impérial à l'éloigner de tout commandement important et à le rendre suspect à l'empereur semble en être une preuve irréfragable.

Heureusement il a conservé ses journaux et sa correspondance officielle, et ce sont ces documents authentiques qui nous guident.

Les lettres du ministre Forfait et du directeur Bourdon-Vatry se trouveront aux annexes.

joindre l'ennemi avant la nuit ; mais celui-ci vira de bord. Le vent qui calma et l'approche de la nuit ne permettant pas d'engager le combat, nos vaisseaux diminuèrent de voiles, et les frégates reçurent l'ordre de conserver une position intermédiaire.

L'amiral pensait que les ennemis n'avaient pas fait de dispositions de combat à cause de l'approche de la nuit, et qu'ils la passeraient à l'observer ; pour leur en faciliter les moyens et bien indiquer son intention d'engager le combat, il fit des signaux avec des fusées et des coups de canon, mais au jour ils avaient disparu.

Cette manœuvre lui parut suspecte ; il ne concevait pas que huit vaisseaux, dont trois à trois ponts, bien armés, éprouvés par une longue croisière, eussent pu fuir devant sept vaisseaux, dont un seul trois ponts, mal armés, et dont les équipages devaient naturellement manquer d'instruction ; d'ailleurs, le peu de manœuvres que l'escadre française avait été obligée de faire en leur présence devait leur avoir donné la mesure de l'habileté des chefs et des matelots. A cette époque, où un certificat de civisme délivré par une municipalité influente tenait lieu de toute capacité, nous avions des officiers peu habiles. L'amiral Martin était cependant assez bien partagé sous ce rapport, ayant pu choisir lui-même la plupart de ses capitaines ; mais ces mêmes capitaines sortaient presque tous du commerce, ils n'avaient ja-

mais navigué en escadre, et, quoique essentiellement marins, braves et dévoués, ils avaient à faire une étude approfondie de la tactique navale et des évolutions en armée avant de devenir ce qu'ils ont été plus tard, c'est-à-dire des officiers généraux du plus grand mérite. Mais alors il n'en était pas de même ; aussi remarquons-nous que souvent l'amiral manifeste son mécontentement de la manœuvre des vaisseaux.

Tandis que le représentant et les officiers s'enorgueillissaient d'avoir vu fuir les huit vaisseaux anglais, l'amiral songeait à mettre son escadre dans une position où elle ne pourrait pas être accablée par des forces supérieures. Pensant que les ennemis étaient allés à la recherche du reste de leur armée, il se rapprocha de la côte, et se mit en position d'entrer à Villefranche ou au golfe Jouan, s'il se trouvait pressé par un ennemi trop nombreux.

Chaque jour de cette campagne si remarquable fut signalé par quelque prise importante. Le 10, la frégate sarde *l'Alceste* est capturée ; le 11, c'est la corvette anglaise *l'Expédition* : plusieurs bâtiments richement chargés tombèrent aussi entre nos mains.

A la capture de ces deux bâtiments de guerre se rattachent deux faits trop honorables pour l'amiral et le représentant Salicetti pour que nous les passions sous silence.

A bord de l'*Alceste* se trouvait le baron de Villeneuve, émigré ; ils le firent passer pour Sarde, seul

moyen de le sauver de la proscription qui pesait sur les émigrés.

Un décret de la convention ordonnait de fusiller tous les prisonniers anglais qui tombaient entre nos mains. Ce décret, souvent inexécuté quant aux équipages, l'était dans toute sa rigueur à l'égard des officiers ; il y allait de la tête de celui qui osait éluder un pareil décret. Néanmoins, d'accord avec le représentant, l'amiral se décida à sauver le capitaine Martin, commandant l'*Expédition* et son état-major. Pour cela il commença à déployer contre les officiers anglais une grande rigueur, les fit mettre aux fers, puis, les ayant embarqués à bord d'une tartane, il les envoya près de Nice, où on facilita leur évasion. En 1815, le capitaine Martin commandait un vaisseau anglais dans l'escadre qui mouilla en rade de l'île d'Aix; il vint à Rochefort voir l'amiral, et eut avec lui une entrevue très-touchante. Il est aujourd'hui premier amiral de la flotte.

Dans la supposition probable où l'on rencontrerait l'ennemi en force, l'ordre du représentant était que l'escadre entrât à Villefranche; l'amiral préférait le golfe Jouan. La forme du golfe, la position des îles Sainte-Marguerite lui offraient plus de points de protection pour sa ligne ; mais il dut obéir aux injonctions du représentant et diriger sa route pour Villefranche.

Le 13, les frégates, toujours en éclaireurs, annon-

cèrent quatre vaisseaux anglais; des signaux qu'ils faisaient à coups de canon firent supposer à l'amiral que c'était l'avant-garde ennemie, et que leur corps d'armée les suivait. La brise faible et contraire ne permettant pas d'atteindre Villefranche, l'armée reçut l'ordre de se diriger sur le golfe Jouan.

Le lendemain, au jour, elle se trouvait à l'ouvert de la baie en calme plat. L'escadre anglaise, de quatorze vaisseaux et quatre frégates, favorisée par une jolie brise, l'approchait rapidement; nos vaisseaux se touaient, remorqués par tous les canots et des embarcations envoyées d'Antibes. Les frégates ennemies échangèrent quelques boulets avec notre vaisseau de queue.

L'amiral, remarquant que l'ennemi manifestait l'intention de l'attaquer au mouillage, signala : *ordre à l'armée de s'embosser en mouillant et présentant tribord à l'ennemi.*

A midi, les vaisseaux étaient embossés à leurs postes. Ce mouvement, parfaitement exécuté, causa un peu d'hésitation dans l'armée ennemie, qui, après être restée jusqu'à sept heures du soir à l'ouvert de la baie, se décida à prendre la bordée du large (1).

« Si l'armée ennemie avait manœuvré pour venir « mouiller sur nos bouées, il était indubitable que « nos sept vaisseaux auraient succombé. Je peux

(1) Tous les passages renfermés entre des guillemets et sans autre indication sont des extraits de rapports ou des journaux de l'amiral.

« citer la manœuvre de l'amiral Hood comme pusil-
« lanime dans cette circonstance, et pour la seconde
« fois la république française lui doit sept vaisseaux
« qu'il aurait pu détruire (1). »

Le lendemain l'embossage fut changé, et l'amiral se hâta d'écrire au comité de salut public, pour le rassurer sur la position de l'escadre : « Nos sept vais-
« seaux parfaitement embossés sont dans une position
« inexpugnable, n'ont rien à redouter et ne peuvent
« que compromettre gravement l'ennemi dans le cas
« où il voudrait attaquer. »

D'après la réputation qu'il a laissée parmi des hommes qui ne l'ont pas connu, l'amiral Martin était à peu près incapable d'exprimer clairement ses idées par écrit. Nous espérons que la citation de l'un de ses rapports fera revenir sur cette opinion, surtout quand on saura que cette citation est la copie textuelle, non pas d'un rapport transcrit par un secrétaire, mais bien d'un brouillon entièrement de sa main et écrit en courant.

« L'escadre des sept vaisseaux mit sous voiles le
« 17 prairial, d'après un simple ordre de départ
« donné par les représentants du peuple. Huit vais-
« seaux anglais en croisière et à vue du port de

(1) Nous tenons d'un amiral anglais, commandant, à cette époque, un bâtiment dans l'escadre de l'amiral Hood, que l'intention de cet amiral était d'entrer dans le golfe et d'attaquer l'escadre française en mouillant sur ses bouées, mais que la précision avec laquelle fut exécuté l'embossage le fit renoncer à son dessein.

« Toulon ne crurent pas convenable de combattre « nos sept vaisseaux, et firent fausse route pendant « la nuit. On devait bien s'attendre que toutes les « forces ennemies se réuniraient et tâcheraient, par « tous les moyens possibles, de détruire les sept « vaisseaux qu'on voulait opposer à des forces infi- « niment supérieures; et la manœuvre de leur divi- « sion en station devant Toulon le prouvait assez. « On ne se décida pas moins à remonter la côte dans « l'est. Le projet était de se faire voir sur les côtes « d'Italie, où aucun port n'offrait de retraite pour « l'escadre de la république. J'avais les plus grandes « appréhensions sur l'approche de l'escadre ennemie, « qu'on m'avait dit être composée de dix-huit « vaisseaux de ligne, qui, probablement, devaient « prendre les dispositions nécessaires pour com- « battre et détruire les sept vaisseaux qu'on leur « avait opposés.

« L'escadre s'empara, dans cette *brillante* mission, « d'une frégate sarde prise à la France à Toulon et « d'une corvette anglaise qui, probablement, était « une mouche de l'escadre de l'amiral Hood, malgré « que rien ne l'annonçât, ses instructions ayant été « jetées à la mer.

« Le 22 prairial, les frégates de découverte que « j'avais, depuis plusieurs jours, disposées de manière « à m'annoncer de bonne heure l'approche de l'en- « nemi me l'annoncèrent au coucher du soleil.

« L'escadre de la république se trouvait alors entre « le golfe Jouan et Villefranche. On ne devait pas « ignorer que huit vaisseaux anglais ayant fui de- « vant l'escadre française à sa sortie de Toulon, ils « devaient avoir réuni toutes leurs forces pour venir « nous combattre. Le représentant auprès de l'armée « navale ne put pas se le dissimuler; alors il me « donna l'ordre de faire entrer l'escadre à Ville- « franche. Le calme empêcha *heureusement* cette « relâche, et la nuit s'étant passée en calme, l'esca- « dre se tint fort près de terre pour se ménager les ports de Villefranche ou du golfe Jouan.

« Le 23 (12 juin), à la pointe du jour, l'escadre « ennemie parut dans le sud-est au nombre de dix- « huit vaisseaux et frégates; le vent était parfaite- « ment calme sous la terre, et l'armée anglaise était « favorisée par une brise du large qui lui donnait « le moyen de s'approcher de notre escadre.

« Je fis prendre toutes les dispositions pour que « les vaisseaux fussent remorqués par les canots « (j'avais donné l'ordre de les mettre à la mer). Le « port d'Antibes avait eu connaissance de notre po- « sition et nous envoya promptement tous les secours « en embarcations qui se trouvaient disponibles dans « ce petit port. Avec ce secours, l'escadre put se « rendre au mouillage; elle avait reçu l'ordre de « s'embosser en mouillant. Ce mouvement fut par- « faitement exécuté et nos vaisseaux présentèrent un

« front qui en imposa à l'ennemi. Le petit vent qu'il « avait ressenti l'avait approché de nos vaisseaux de « queue au point que le vaisseau *l'Heureux* tira « d'assez près sur une de ses frégates.

« Le golfe Jouan, rade intéressante par sa position, « se trouvait cependant sans défense. Des points im- « portants et qui pouvaient protéger des convois et « des bâtiments de guerre chassés par l'ennemi « étaient isolés; nous prîmes les dispositions les plus « actives pour placer des batteries sur les points les « plus intéressants. Je me servis des canons des vais- « seaux pour établir ces batteries, et elles furent « prêtes sous peu de jours; les maçons de l'escadre « eurent l'ordre de construire les fourneaux à rougir « les boulets, et enfin toutes les précautions furent « prises pour faire une défense vigoureuse, s'il pre- « nait envie aux ennemis de nous attaquer. J'y comp- « tais si bien, que des ancres à jet furent prolongées « jusqu'à l'endroit où les vaisseaux devaient toucher « dans le cas où une affaire décisive aurait lieu, et je « m'étais proposé de brûler les vaisseaux, plutôt qu'ils « ne tombassent au pouvoir des Anglais.

« Chaque jour, je recevais des lettres des différents « ports d'Italie et du comité de salut public qui « m'annonçaient toutes que le projet de l'amiral Hood « était de brûler l'escadre au mouillage du golfe Jouan, « et qu'en conséquence il avait fait armer, à Livourne « et à Calvi en Corse, des brûlots destinés à cette ex- « pédition.

« Ces nouvelles pouvaient être vraies, et l'obstina-
« tion des ennemis à nous bloquer sans entreprendre
« aucune attaque m'indiquait assez qu'ils pouvaient
« avoir ce dessein.

« Seize tartanes armées en canonnières qui m'a-
« vaient été envoyées du port de Toulon et de Ville-
« franche, appuyées par les chaloupes des vaisseaux
« armés en guerre, étaient disposées de manière à dé-
« tourner les brûlots et à protéger la partie de l'ouest
« de notre ligne, où il eût été possible de la doubler.
« Deux frégates embossées est et ouest couvrirent
« la queue de la ligne dans le sud-est. Les deux
« vaisseaux de tête et de queue eurent aussi des an-
« cres mouillées qui leur permettaient de s'entra-
« verser en équerre de manière à présenter le travers
« dans le cas où l'ennemi eût voulu tenter de doubler
« la ligne. J'établis une estacade, afin que les brûlots,
« s'il nous en était envoyé, et qui probablement
« auraient été soutenus par une attaque vive, ne
« pussent pas parvenir jusqu'à notre ligne, et des cha-
« loupes armées reçurent l'ordre de se tenir sur les
« bouées du large pendant la nuit, pour être prêtes à
« les détourner.

« L'escadre anglaise se tint seule en observation
« jusqu'au 16 thermidor, époque à laquelle une es-
« cadre espagnole de quinze vaisseaux opéra sa jonc-
« tion, ce qui porta l'armée ennemie à vingt-neuf
« vaisseaux dont sept à trois ponts. On ne pouvait
« pas douter que le projet de l'amiral ennemi était

« de détruire les sept vaisseaux qu'on avait si incon-
« sidérément fait sortir de Toulon. Je m'attendais
« tous les jours à m'ensevelir sous les ruines du
« *Sans-Culotte*.

« Toutes les précautions prises contre les attaques
« qui pourraient avoir lieu n'eurent pas à être mises
« à exécution, et il plut à l'armée combinée de se
« contenter de nous bloquer sans essayer d'une atta-
« que qui probablement aurait détruit nos sept vais-
« seaux, et cela devait être le résultat d'une expédition
« aussi inconséquente que mal dirigée. »

Pour compléter son système de défense et en même temps prendre à l'occasion l'offensive, des frégates et corvettes étaient mouillées à l'entrée de la baie, prêtes à appareiller pour observer les mouvements de l'ennemi, protéger les convois et couper ses bâtiments légers. C'est ainsi que la corvette anglaise *le Scot* fut capturée.

Pendant le temps que dura ce blocus, de nombreuses sorties furent opérées par les corvettes et frégates pour escorter les convois de Nice à Toulon, et jamais aucun d'eux ne fut intercepté.

Les vents, quelquefois très-violents, faisaient chasser nos vaisseaux, et obligeaient souvent a filer les embossures. L'ennemi, constamment en vue, se hâtait alors de se rapprocher, espérant profiter d'un moment de désordre pour attaquer ; mais l'escadre manœuvrait bien alors, et les vaisseaux reprenaient leurs postes

avec une telle promptitude, que l'escadre anglaise renonçait à ses desseins. D'après les journaux, il ne se passa pas une semaine sans qu'il n'y ait eu plusieurs alertes.

Au milieu de toutes les préoccupations de l'amiral pour assurer la défense de son armée, il avait encore à maintenir la discipline la plus sévère parmi ses équipages, que les malveillants avaient pu, sous main, exciter à l'insoumission. On s'apercevait d'une grande fermentation parmi eux. Plusieurs émeutes partielles avaient eu lieu à bord des vaisseaux de l'escadre, lorsque, le 10 août, à la nuit, l'équipage du *Sans-Culotte* se rassembla sur le gaillard d'arrière, et prit texte, pour son mouvement, d'une sage mesure arrêtée par l'amiral pour gêner l'ennemi dans le cas où il voudrait faire une tentative d'attaque. C'était de ne pas hisser les pavillons et flammes quand l'ennemi était en vue, afin de ne pas lui indiquer la force et la direction du vent régnant dans le fond du golfe. Tel était alors le relâchement de la discipline, qu'il fut obligé de leur faire connaître les raisons qui l'avaient fait agir, et comme, au bout du compte, il jouissait de la confiance sans bornes des équipages, qui n'étaient qu'égarés, ils se séparèrent, convaincus qu'on les avait trompés en leur disant que l'escadre et les îles étaient vendues.

Ses plus grandes difficultés provenaient de ses rapports avec le représentant Jean-Bon Saint-André, qui

avait remplacé provisoirement Salicetti. Ce représentant, jaloux de l'autorité sans bornes dont il était investi et voulant s'immiscer dans tous les détails du service de l'escadre, ordonna à l'amiral de réintégrer dans son commandement un officier déclaré, par le jury, coupable d'avoir abandonné lâchement des bâtiments confiés à son escorte et condamné à être traduit devant un conseil de guerre! Quelle atteinte à la discipline! Aussi remarquons-nous que l'amiral est souvent obligé de sévir contre les officiers.

La disette se faisait sentir dans l'escadre; les vivres, les objets de remplacement n'arrivaient pas de Toulon. Au mois de septembre, les vaisseaux n'avaient plus que pour peu de jours de biscuit, et il était impossible de tenter de sortir devant des forces aussi supérieures que celles de l'ennemi sans s'exposer à une catastrophe!

Le manque d'approvisionnements, surtout, rendait de jour en jour la situation plus critique; aussi l'amiral répondit-il au représentant Jean-Bon Saint-André, qui, de Toulon, lui proposait plusieurs moyens de défense, en lui recommandant seulement l'envoi immédiat des approvisionnements depuis si longtemps demandés.

Presque tous les jours il recevait, des représentants et des généraux de l'armée d'Italie, l'annonce que les Anglais armaient de nombreux brûlots. Le général Dumerbion, commandant en chef de cette armée,

lui écrivit aussi du quartier général de Loano, le 28 fructidor, pour le prévenir que les ennemis projetaient de débarquer six cents hommes sur le cap la Garoupe pour prendre nos batteries à revers, et qu'en conséquence il l'engageait à établir un camp de deux cents hommes sur le point menacé. Il répondit « qu'il « était possible que le projet des Anglais ne fût qu'une « ruse pour fixer l'attention sur un point, et que ce « n'était jamais que leurs desseins simulés qu'ils lais- « saient ainsi répandre, mais que cependant, pour « ne pas trop donner à la confiance, il ferait débar- « quer cent cinquante hommes, qui, joints aux cin- « quante déjà à terre, compléteraient les deux cents « hommes demandés. » Les Anglais ne firent aucune tentative.

Le 9 octobre, les ennemis s'étant un peu éloignés, l'amiral ordonna les dispositions d'appareillage, et pour éclairer sa route il fit partir deux frégates, dont l'une fut destinée à explorer le sud et l'est du golfe, tandis que la seconde eut l'ordre de faire route pour Toulon, et de se replier dans le cas où elle rencontrerait l'ennemi. L'escadre devait mettre sous voiles pendant la nuit; mais, le soir, les deux frégates rentrèrent, ayant trouvé dehors un très-fort vent d'ouest-nord-ouest et la mer très-grosse. Il faisait presque calme dans la baie. Le départ fut suspendu heureusement, car, à la pointe du jour, on aperçut l'escadre anglaise arrivant sous toutes voiles. Dans la nuit

deux fusées avaient été lancées à Antibes, et on supposa que c'était un signal d'intelligence avec l'ennemi. Malgré les perquisitions les plus actives, on ne put découvrir qui avait lancé ces fusées.

Enfin, le 1er novembre, l'armée anglaise étant hors de vue et n'ayant laissé que deux frégates en observation, nos vaisseaux mirent sous voiles à huit heures du matin, et sortirent de la baie en se faisant remorquer par toutes les embarcations. Elle mouillait le lendemain en rade de Toulon.

Nos sept vaisseaux armés à la hâte, conservant des germes de démoralisation inhérents à l'époque de troubles où se trouvait la France, ont donc tenu la mer sillonnée par une armée anglaise de dix-huit vaisseaux, ont fait des prises très-importantes sans être entamés. Leur manœuvre d'embossage dans un golfe ouvert et sans défense, en présence de forces doubles, a été exécutée avec tant d'ensemble et de précision, que les ennemis n'ont pas osé les attaquer, et la surveillance de tous a été tellement incessante, que pendant quatre mois et demi vingt-neuf vaisseaux n'ont pas pu trouver une seule occasion pour anéantir notre faible escadre.

Tels furent les résultats obtenus par l'amiral Martin, qui, dans cette campagne mémorable, a déployé des talents qui le placent au premier rang parmi les grands hommes de mer. Après avoir pris les mesures administratives les plus efficaces pour assurer le ser-

vice du port et l'armement de ses vaisseaux, il fait preuve d'une grande résolution en présentant le combat à des ennemis bien supérieurs en force; ceux-ci s'éloignent; son bon sens, son intelligence lui font deviner qu'ils vont revenir avec toutes leurs forces disponibles. Alors, par une habile *stratégie,* il les attire sur un point où il pourra sinon combattre avec avantage, du moins opérer une retraite honorable pour nos armes. Cette retraite opérée, par ses bonnes dispositions il ôte à une armée dont les forces sont quadruples des siennes toute possibilité de le forcer au mouillage; puis il reprend la mer, et les qualités du stratégiste éminent se montrent de nouveau par l'habileté avec laquelle il dérobe sa marche à l'ennemi, et rentre à Toulon sans avoir été rejoint par lui (1).

(1) Nous avons employé le mot *stratégie,* malgré l'opinion de quelques personnes qui prétendent qu'il n'est pas applicable aux mouvements des flottes, sous le prétexte que les escadres combattent là où elles se trouvent et ne sont pas libres de choisir leur champ de bataille. Cependant nous voyons que l'amiral Martin, supposant, avec raison, que les ennemis, beaucoup plus nombreux que lui, reviendraient pour l'accabler, s'est empressé de se rapprocher de *ses bases d'opérations* pour combattre avec moins de désavantage, et par son habileté *a su choisir son champ de bataille*, ou plutôt a su éviter la destruction certaine de son escadre par des manœuvres auxquelles nous ne pouvons donner d'autre épithète que celle de *stratégiques*.

D'ailleurs, *la stratégie* ne se borne pas à la science du choix du champ de bataille et aux marches et contre-marches; elle comprend encore tous les mouvements d'une guerre offensive et défensive.

Cette question, purement grammaticale, nous a, cependant, paru assez importante pour devoir être discutée avec soin. Nous avons donc com-

Cependant il avait de dignes adversaires ; c'étaient les Hood, les Nelson, les Troubridge, et tant d'autres noms dont la Grande-Bretagne s'enorgueillit à si juste titre ; mais, nous aussi, nous avions alors un homme capable pour nous commander !

C'est avec un légitime sentiment d'orgueil que nous

pulsé une grande quantité d'ouvrages français sans trouver une définition qui pût nous satisfaire. L'*Encyclopédie moderne* fait *stratégie* synonyme de *tactique ;* un autre (N. Landais), *Art de commander les armées. Mouvements d'une armée par rapport à une autre éloignée* (Boiste) ; c'est aussi la définition donnée par M. de Bulow. Enfin le *Dictionnaire de la conversation* nous donne un article très-détaillé du général G. de Vaudoncourt, qui lève toutes les incertitudes. Cet article, trop long pour être transcrit en entier, nous présente une phrase où est établi le parallèle entre la tactique et la stratégie.

« La stratégie est la branche intellectuelle de la science de la guerre; « c'est elle qui conçoit et combine les opérations dans leur ensemble, « leur relation réciproque et leur résultat. La tactique en est la branche « mécanique ; c'est elle qui détermine les détails d'exécution des con- « ceptions de la stratégie. » Plus loin, le même auteur fait connaître « sommairement le principal but de la stratégie.

« Le but invariable auquel on doit tendre, en toute guerre, est de « causer à son ennemi le plus de dommage possible, en réduisant à la « moindre expression les sacrifices qu'il faut faire pour y parvenir. Un « des premiers corollaires qu'on en peut déduire est la règle qui doit « servir de base absolue à toutes les opérations actives de la stratégie : « celle de se trouver toujours le plus fort, partout où l'on voudra « atteindre son adversaire, ou résister à un choc dont il nous menacera « lui-même. »

En commentant, avec soin, l'article détaillé et auquel nous renvoyons pour plus amples développements, nous remarquons que, bien qu'il n'y soit nullement question des mouvements maritimes, rien cependant n'infirme notre opinion, et nous persisterons à croire que le titre d'habile stratégiste est aussi applicable à un bon amiral qu'à un bon général d'armée de terre.

(*N. de l'A.*)

avons retracé cette belle page de notre histoire maritime ; elle nous prouve que, lorsque nos armées navales seront commandées par des hommes d'un vrai mérite, nous pourrons revendiquer cette prépondérance maritime que Louis XIV et Colbert nous avaient léguée, et que nous n'avons perdue que par suite de nos discordes civiles.

Les fatigues, les préoccupations sans nombre auxquelles avait été exposé l'amiral Martin pendant cette pénible campagne avaient apporté un changement notable dans son physique. Sa chevelure, d'un noir d'ébène à son départ, était devenue entièrement blanche à reflets d'argent. Sa fille, qui l'attendait sur le quai pour être la première à l'embrasser, ne le reconnut pas au premier moment et se recula involontairement quand il s'avança vers elle en lui tendant les bras ; cependant il ne s'était écoulé que quatre mois et demi depuis leur séparation !...

COMPOSITION DE L'ESCADRE AU DÉPART DE TOULON (LE XI VENTÔSE AN III).

Combat du cap Nolis ou d'Alassio.

VAISSEAUX.	CANONS.	CAPITAINES.	FRÉGATES ET CORVETTES	AMIRAUX.	CAPITAINES.
Sans-Culotte (A.)....	120	Lapalisse.	Junon.....	»	Cappé.
Tonnant (C. A.).....	80	Cosmao.	Diane.....	»	Foucaud.
Victoire.....	80	Savary.	Friponne.....	C. A. Delmotte.	Villeneuve.
Généreux.....	74	Louit.	Vestale..... ..	»	Delorme.
Heureux.....	74	La Caille.	Artémise.....	»	Décasse.
Timoléon.....	74	Khrom.	Minerve.....	A. Martin.	Perrée.
Ça-ira.	74	Coudé.	Alceste.....	»	Le Joille.
Censeur.....	74	Benoist.	»	»	»
Duquesne.....	74	Lallemand.	Brune (corvette)....	»	Nieuport.
Peuple-Souverain...	74	Charbonnier.	Badine.....	»	Trullet.
Alcide.....	74	Leblond-St.-Hilaire.	»	»	»
Mercure.....	74	Catefort.	Alerte (brick).....	»	Le Mèle.
Barra.....	74	Maureau.	Hasard.....	»	Amand-le-Duc.
Conquérant.....	74	Lemancq.	Scot.....	»	Dumény.
Guerrier.....	74	Infernet.	»	»	»

CHAPITRE IV.

Huit vaisseaux qui se trouvaient dans le port de Toulon au départ de l'escadre étaient en rade et se rangèrent sous les ordres de l'amiral Martin.

Que ne devait-on pas attendre de la réunion de ces quinze vaisseaux sous le commandement d'un homme qui venait de donner d'aussi grandes preuves de capacité? Déjà nous rêvions de belles journées; déjà l'on entrevoyait l'expulsion des Anglais du bassin de

la Méditerranée. Le moment, du reste, était opportun : l'Espagne était sur le point de se séparer de la coalition, et, quoiqu'elle fût encore en guerre avec la France, ses flottes ne se réunissaient plus aux armées anglaises, qui ne pouvaient plus compter que sur les vaisseaux napolitains pour les renforcer; ceux-ci, au nombre de trois de 74, portaient à dix-huit vaisseaux de ligne les forces que commandait alors l'amiral Hootham dans la Méditerranée.

Mais, pour obtenir les grands résultats qu'on se promettait, il eût fallu un plan de campagne sagement étudié par des hommes compétents; il eût fallu aussi que le général en chef ne fût pas gêné par le représentant du peuple inséparablement placé auprès de lui; il eût fallu enfin qu'il fût secondé par des officiers capables.

Cependant, ainsi que nous l'avons déjà dit, il se trouvait dans l'armée des officiers d'élite, pleins de bravoure et de dévouement, mais qui n'avaient pas encore acquis toute la science désirable sous le rapport des grandes évolutions. A côté de ceux-ci et en opposition s'en trouvaient d'autres apportant une négligence coupable dans l'exécution des ordres, et ces derniers trouvèrent malheureusement un appui dans le représentant Letourneur (de la Manche), qui avait remplacé Salicetti.

Ce représentant, qu'on ne pourrait sans injustice qualifier de l'épithète de méchant homme, était ce-

pendant vain, brouillon et homme à coteries. Il se constituait en opposition constante avec l'amiral, et voulait s'occuper des détails les plus minutieux du service, au point qu'il exigea que l'amiral lui remît tous les soirs le relevé de la table de loch et des signaux faits dans les vingt-quatre heures, ainsi qu'on pourra s'en assurer par l'arrêté qui suit :

« A bord du vaisseau *le Sans-Culotte*, 7 ventôse « an III, à huit heures du matin. Le représentant du « peuple Letourneur, de la Manche, etc..., arrête « que le contre-amiral Martin, commandant en chef « les forces navales de la Méditerranée, me fera « remettre, toutes les vingt-quatre heures, les mou- « vements de la table de loch, ainsi que la note des « signaux qui se feront dans les vingt-quatre heures, « avec leur expression.

« LETOURNEUR (de la Manche). »

Dans la campagne du golfe Jouan, l'influence du représentant du peuple s'était peu fait sentir. Salicetti, homme d'une haute portée, n'avait pas tardé à apprécier l'amiral Martin, à lui vouer la plus grande amitié et à se décharger sur lui de tous les détails. Tous les ordres signés par le représentant émanaient du général, et nous ne voyons pas qu'aucun conflit se soit élevé entre eux.

Depuis trois mois déjà, l'escadre était sur rade, s'occupant à faire des exercices de toutes sortes,

sans que rien n'annonçât sa prochaine sortie, lorsque, sans aucun avertissement préalable, l'amiral reçut (le 3 février) l'ordre de faire embarquer, le 5 du même mois, trois mille cinq cent soixante-onze hommes de troupes sur quinze transports depuis longtemps sur rade, qu'en même temps on chargeait d'objets de matériel dont personne ne connaissait la destination. Il s'empressa de mettre à la disposition de l'armée de terre tous les moyens de transport pour les troupes, et s'informa auprès du commandant des armes, spécialement chargé de ces transports, si ces bâtiments étaient disposés à les recevoir. Il apprit alors qu'ils manquaient d'objets de couchage, de vivres, de pièces à eau, et que le chargement n'ayant pas été fait dans la prévision où on embarquerait des soldats, il n'y avait même pas de place pour loger les approvisionnements nécessaires.

Il demanda, mais inutilement, de suspendre l'embarquement; heureusement, un fort vent de nord-ouest vint y mettre obstacle, et le soir les représentants prirent une décision conforme à l'opinion de l'amiral.

Jusqu'alors il n'avait eu aucune connaissance des intentions du gouvernement. Ce ne fut que ce jour qu'il apprit que l'escadre devait embarquer des troupes et, en escortant le convoi, aller opérer une descente sur les côtes d'Italie.

Ce projet lui parut impraticable; il fit judicieuse-

ment observer que les soins à donner à un nombreux convoi pour le conduire à sa destination gêneraient l'escadre dans ses mouvements, alors qu'il était de la plus haute importance qu'elle fût dégagée de tout autre devoir, en présence d'un ennemi plus nombreux et personnellement plus fort, puisqu'il manquait trois mille marins pour compléter les équipages français.

Il proposa de faire sortir l'armée seule, d'attaquer l'ennemi partout où il le rencontrerait, de lui faire assez de mal pour l'empêcher de tenir la mer, et de profiter du moment où elle serait libre pour faire partir l'expédition projetée.

Cette proposition trouva dans le conseil une opposition invincible et donna lieu à des discussions très-animées, à la suite desquelles l'amiral écrivit au comité de salut public et lui demanda à être remplacé.

La réponse ne se fit pas attendre, et un arrêté donna gain de cause au commandant en chef, qui se disposa à mettre sous voiles. Par cet arrêté, l'armée seule dut prendre la mer pour chercher et combattre l'ennemi, et le déficit des équipages fut comblé par des soldats passagers.

L'exécution pleine et entière de ce plan de campagne, arraché, pour ainsi dire, par l'énergie de l'amiral Martin, devait, selon toute probabilité, être très glorieuse pour nos armes; mais, comme nous le verrons plus tard, ces belles dispositions échouèrent

par diverses causes indépendantes de sa volonté, auxquelles s'ajouta le fâcheux effet produit par le décret de la convention prescrivant aux amiraux de porter leur pavillon à bord d'une frégate au moment du combat.

Pendant tout le temps du séjour de l'escadre à Toulon, il y eut constamment des divisions de frégates et de corvettes en croisière sur les côtes d'Italie, d'Espagne et de Barbarie. Elles protégeaient l'arrivage de nos convois, et plusieurs revinrent avec des prises très-importantes. Aucun de ces croiseurs ne fut capturé par l'ennemi, qui cependant se montrait assez fréquemment au nombre de quatorze à quinze vaisseaux.

Nous voici arrivé à l'une des périodes les plus difficiles et les plus imposantes de la carrière maritime de l'amiral Martin. L'embarras pour nous serait de rendre intelligible à tout lecteur la description d'évolutions navales, à laquelle nous sommes obligé d'avoir recours pour expliquer toutes les difficultés qu'a eues à vaincre l'officier général à qui étaient confiés l'honneur du pavillon et la fortune et le salut d'une partie si précieuse de la force publique.

Ces sortes de descriptions, soit qu'elles se rapportent aux manœuvres militaires ou maritimes, ne peuvent être bien comprises que par les hommes appartenant à l'une ou à l'autre de ces deux armes; c'est donc pour être plus particulièrement compris par les

marins que nous allons entreprendre cette tâche ingrate.

Le 11 ventôse an III (2 mars 1795), l'armée mit sous voiles ; elle se rangea sur trois colonnes, les frégates, en éclaireurs, découvrant un grand espace de mer. L'amiral dirigea sa route de manière à passer entre la Corse et l'Italie, sachant l'escadre anglaise dans ces parages.

Le commandant en chef profitait de tous les moments qu'il y pouvait consacrer à ordonner de nombreuses évolutions, des exercices de tous genres, dont cette armée, peu formée aux grandes manœuvres, avait un si pressant besoin avant de se présenter devant l'ennemi. Les officiers, les capitaines n'avaient nulle entente des signaux, qui bien souvent, quoique répétés, restaient sans exécution. Quelques vaisseaux (qui payèrent bien cher leurs fautes) ne purent jamais se maintenir en ligne. Ces désobéissances, produits de l'ignorance plutôt que de la mauvaise volonté, ne décourageaient pas l'amiral, mais elles l'affligeaient profondément.

Le 17 (8 mars), l'armée, étant sur les côtes de Corse, eut connaissance d'un vaisseau. L'amiral fit disposer la chasse de manière à ce que le *Duquesne* et le *Censeur* lui coupassent la route, quelque bord qu'il prît ; les frégates chassaient au milieu. L'*Alceste,* qui, par sa position, fut la première à portée, engagea le combat et ne tira qu'à boulets ramés,

pour le désemparer et donner le temps aux vaisseaux de le joindre; elle réussit parfaitement, et le vaisseau amena au moment où il reconnut que la défense n'était plus possible. C'était le *Berwick,* de 74; son capitaine, Little-John, avait été tué à la première volée. « D'après les rapports faits par les prison-« niers, l'escadre anglaise, forte de dix-sept vais-« seaux, se trouve à Livourne; les vaisseaux à trois « ponts sont munis de fourneaux à rougir les bou-« lets. » (Extrait du Journal de l'amiral Martin.)

Le capitaine le Joille, de l'*Alceste,* fut grièvement blessé dans cette affaire, et fut nommé capitaine de vaisseau sur le champ de bataille.

Les avaries légères que le *Berwick* avait éprouvées jusqu'au moment où il amena son pavillon faisaient espérer à l'amiral qu'il serait capable de suivre l'escadre et de la renforcer; déjà chaque vaisseau avait reçu l'ordre de fournir un contingent de matelots destinés à composer son équipage; mais, au moment où le *Duquesne* fut à portée, il lui envoya plusieurs bordées qui le mirent hors d'état de suivre l'armée et obligèrent à le renvoyer à Toulon.

Le commandant du *Duquesne* appelé à bord de l'amiral fut vertement blâmé d'avoir tiré sur un bâtiment qui était rendu. Pour s'excuser, il rendit compte que, au moment où il arrivait à portée de canon du *Berwick*, ce vaisseau laissait porter et mettait le cap à la côte, que, craignant qu'il ne tentât de

s'échapper, il s'était décidé à faire feu sur lui (1).

Le 20 (11 mars), le brick *le Hasard,* envoyé en découverte, rallia l'escadre et rendit compte qu'il avait eu connaissance de l'armée anglaise sous le vent de la *Gorgone;* il avait compté vingt-quatre voiles et avait été chassé par deux frégates. A une heure, les frégates avancées signalèrent l'ennemi; il faisait presque calme; la ligne française était mal formée. Les mêmes vaisseaux auxquels l'amiral reprochait toujours leur négligence étaient encore sous le vent et sans voiles, malgré les signaux réitérés. La nuit survint avant que les escadres fussent en présence. Pour exciter davantage la vigilance, l'amiral signala que son intention était d'attaquer à la pointe du jour.

Le 22 (13 mars), au lever de l'aurore, l'ennemi, qui n'avait été encore reconnu que par les frégates, fut aperçu du corps d'armée, au nombre de 17 vaisseaux, dont deux napolitains. Il était sous le vent, le branle-bas de combat fut ordonné; quatre vaisseaux de l'escadre anglaise se trouvant fort éloignés du corps de bataille, l'amiral voulut les couper, et si-

(1) Un fait qui se passa lors de la prise du *Berwick* prouve combien les officiers avaient peu le sentiment de la discipline.

Un canot du *Censeur* vint, sans autorisation de communiquer, avec un officier porteur d'une réclamation collective de l'état-major de ce vaisseau, pour demander à l'amiral s'il avait été mécontent de la manœuvre du *Censeur* dans la chasse du *Berwick.* Celui-ci le renvoya à son bord, fit appeler le commandant et l'officier rédacteur de la réclamation, et leur manifesta son mécontentement. (J. de l'Am.)

gnala au vaisseau de tête de courir quatre quarts largues et aux autres de le suivre par un mouvement successif.

Pendant deux heures, notre escadre conserva le même cap, mais les vaisseaux qui s'étaient laissés arriérer ne ralliaient pas. La brise était presque entièrement tombée, et l'armée fut obligée de virer lof pour lof par la contre-marche pour faciliter le ralliement des vaisseaux arriérés. Le vent passa alors à l'ouest-nord-ouest. « Cette saute de vent plaça « l'*Alcide*, le *Conquérant*, le *Ça-ira* au vent de la li- « gne, et ils tinrent le vent en forçant de voiles, « malgré les signaux, répétés et appuyés de coups de « canon, de former une prompte ligne de bataille « sans avoir égard aux postes de combat!!... » (J. de l'Am.)

En exécution du décret de la convention, l'amiral Martin laissa le vaisseau *le Sans-Culotte*, et passa avec le représentant du peuple à bord de la *Minerve*. Le contre-amiral Delmotte arbora son pavillon sur la *Friponne*.

A midi, l'armée était enfin ralliée; elle prit tribord amures par la contre-marche; l'armée ennemie à bord opposé et sous le vent, la brise très-faible. Le branle-bas de combat, le signal de faire rougir les boulets étaient faits. A midi cinquante minutes, *ordre à toute l'armée de répéter les signaux*, puis *ordre au vaisseau de tête de prolonger la ligne ennemie, et, dès qu'il aura*

dépassé le travers du serre-file, de tenir le vent sans changer d'amures, toute l'armée le suivant dans ses mouvements. A une heure cinq minutes, *ordre d'approcher l'ennemi à portée de pistolet.* A trois heures, le *Duquesne* avait beaucoup gagné les vaisseaux que l'amiral avait l'intention de couper; mais ces vaisseaux étant rentrés dans leur ligne et le vent étant tombé tout à coup, l'ordre fut donné de reformer la ligne bâbord amures, pour conserver l'avantage du vent. « L'*Alcide* et le *Ça-ira* étaient encore tombés sous « le vent de la ligne, et ne mettaient pas leur grande « voile pour rallier. » (J. de l'Am.)

Remarquant combien les signaux étaient mal compris et mal exécutés, l'amiral prit le parti de faire transmettre ses ordres à la voix, surtout pendant la nuit; à cet effet, deux mouches parcoururent constamment la ligne.

A sept heures du soir, le *Mercure* démâta de son grand mât de hune; les vents étaient de la partie du sud-ouest, grand frais, la mer grosse; l'amiral parla en ce moment à ce vaisseau, lui ordonna de se réparer et lui envoya une frégate, pour lui donner tous les secours en son pouvoir. Le lendemain, au matin, le *Mercure* avait disparu! « Il est étonnant que la « perte d'un mât de hune, surtout à bord d'un vais- « seau marchant bien, et en présence de l'ennemi, « ait pu l'obliger à se séparer de l'escadre et à faire « aussitôt route pour le lieu du rendez-vous. *C'était*

« *abandonner son poste au moment du combat.* » (J. de l'Am.)

Le brick *le Hasard*, envoyé à la recherche de ce vaisseau, rendit compte, à sept heures du matin du 23 (14 mars), qu'il ne l'avait pas rencontré, mais que, pendant la nuit, le *Ça-ira* ayant abordé la *Victoire*, ces deux vaisseaux s'étaient fait de grandes avaries, et que le *Ça-ira* ne pouvait plus tenir son poste. A ce moment, on aperçut l'escadre ennemie sous le vent à environ une lieue (le temps brumeux avait empêché de la découvrir plus tôt), et le *Ça-ira* aussi sous le vent et canonné par une frégate.

La *Vestale* fut expédiée pour lui porter une remorque. Elle s'acquitta parfaitement de cette mission, et en peu d'instants elle le retira du feu. Pendant ce temps, l'armée avait reçu l'ordre de former une prompte ligne de bataille et de forcer de voiles, pour aller au secours du vaisseau engagé. On prévenait en même temps le *Ça-ira* de ce mouvement, et on lui ordonnait de manœuvrer pour se mettre au vent de l'escadre. « Cet ordre impliquait au vaisseau de « tête, celui de lui faciliter le passage, en arrivant « s'il était nécessaire; il ne le fit pas, et le *Ça-ira* « remorqué resta sous le vent de la ligne.

« Tous les vaisseaux avaient en tête de mât le si« gnal de gouverner au nord-est et de forcer de « voiles. L'*Alcide* et le *Censeur*, quoique très-arrié« rés, ne portaient pas toute la voile possible et

« gouvernaient au nord-nord-ouest; je leur donnai « au porte-voix l'ordre de se conformer aux signaux « qu'ils répétaient eux-mêmes et de se hâter pour « porter des secours au *Ça-ira*.

« Le *Censeur* comprit fort mal cet ordre ; car, dès « qu'il fut auprès de ce vaisseau, que la *Vestale* avait « déjà ramené dans la ligne, il ordonna à cette frégate « de larguer la remorque pour la prendre lui-même, « ce qui était totalement opposé à mes intentions. « La lenteur de ce mouvement fit dériver ces deux « vaisseaux, qui bientôt se trouvèrent à une assez « grande distance sous le vent. » (J. de l'Am.)

Pendant que le pavillon de l'amiral flottait sur le *Sans-Culotte,* il avait remarqué les qualités de ce beau vaisseau; il évoluait parfaitement par les plus faibles brises; en chasse il devançait les frégates les plus fines voilières; mais, depuis que, se conformant au décret de la convention, il l'avait laissé pour passer sur la *Minerve,* le vaisseau ne marchait plus, évoluait fort mal; aussi était-il toujours sous le vent et en arrière de la ligne, et les signaux pour lui ordonner d'augmenter de voiles se succédaient sans interruption.

L'amiral, s'étant aperçu que l'ennemi, qui était par la hanche de sous le vent, faisait route pour attaquer l'arrière-garde toujours mal en ordre, fit virer lof pour lof par la contre-marche, ce qui obligea l'ennemi à laisser arriver et renoncer à son dessein.

Des ordres furent donnés au *Censeur*, pour qu'il eût à remettre la remorque du *Ça-ira* à la *Vestale*, quand il l'aurait ramené au vent de l'armée ; tous ces ordres restèrent sans exécution ; « peut-être ne les a-t-il « pas aperçus. » (J. de l'Am.)

A sept heures du soir, le *Sans-Culotte* héla l'amiral pour lui dire qu'étant très-arriéré il craignait de ne pas apercevoir les signaux, s'il en était fait; il lui fut répondu que le premier signal serait celui de prendre tribord amures. A dix heures et un quart, l'amiral parla de nouveau au *Sans-Culotte*; il lui ordonna de virer de bord pour prendre les eaux de la ligne, et de forcer de voiles pour rallier. A minuit le *Sans-Culotte* était dans les eaux de la ligne, et au jour il avait disparu !!!

Le 24 (15 mars), à six heures du matin, l'armée, qui, par de déplorables défections, était réduite à treize vaisseaux, dont onze seulement en ligne, se trouvait assez bien formée. Elle portait le cap à l'ouest; les vents très-faibles soufflaient du sud-sud-ouest. Le *Ça-ira*, remorqué par le *Censeur*, était à une grande distance de l'avant; ces deux vaisseaux auraient pu virer depuis longtemps pour se mettre au vent de la ligne. Notre escadre relevait l'armée ennemie dans le nord, à environ une lieue; elle était sans ordre et en calme. Bientôt après, nos vaisseaux furent aussi en calme plat et ne gouvernaient plus. L'amiral s'aperçut alors que l'escadre anglaise ressentait une brise de

nord-nord-ouest, qui la mit au vent, et qu'elle en profitait pour former sa ligne de bataille et gouverner pour couper nos deux vaisseaux. Pressentant l'approche de la brise, et pour profiter de son premier souffle, il signala de changer d'amures; plusieurs des vaisseaux, sans doute faute de comprendre l'à-propos de ce signal, ne l'ayant pas exécuté, masquèrent, firent le tour et portèrent du désordre dans la ligne. Déjà le *Ça-ira* et le *Censeur* étaient aux prises avec l'avant-garde ennemie.

Après plusieurs signaux généraux et particuliers de former une ligne très-serrée pour dégager un vaisseau qui combat contre plusieurs, de serrer l'ennemi au feu à portée de pistolet, la route fut signalée à l'aire-de-vent nécessaire pour passer entre nos vaisseaux combattant quatre vaisseaux anglais, et le reste de l'armée ennemie. Le *Duquesne,* chef de file, eut l'ordre d'arriver, et les autres vaisseaux celui de le suivre dans ses mouvements. Bien loin d'exécuter cet ordre, le *Duquesne* tint le vent; les autres vaisseaux imitèrent sa manœuvre!!!... Les signaux plusieurs fois répétés restèrent toujours sans exécution.

Le lieutenant du vaisseau Jugan, sous-aide-major, parcourut la ligne, dans un canot, pour intimer à l'avant-garde l'ordre d'arriver, mais inutilement. Le *Timoléon* fut le seul vaisseau qui comprit que, du moment où le chef de file manquait à l'ordre principal de l'amiral, sa manœuvre n'était plus à imiter.

Il laissa porter, serra l'ennemi au feu, tandis que les autres vaisseaux serraient le vent, et passaient à trois quarts de lieue de la ligne anglaise.

L'amiral fut obligé de rappeler cet intrépide vaisseau, qui, ayant déjà éprouvé de notables avaries, menaçait de tomber dans la ligne ennemie. D'après le rapport du commandant Khrom, que ses blessures obligèrent, peu de temps après, à laisser le commandement de son vaisseau, les Anglais ont constamment tiré sur lui à boulets rouges.

Pendant ce temps le *Ça-ira* et le *Censeur*, pour expier les mauvaises manœuvres qui les avaient mis dans cette fâcheuse position, soutenaient un combat héroïque contre l'armée anglaise. Les deux premiers vaisseaux de 74 qui les joignirent avaient été obligés de se replier avec de grandes avaries. Les deux seconds, soutenus par le vaisseau à trois ponts de l'amiral Hotham, eurent le même sort. L'amiral anglais lui-même dut s'éloigner un instant du feu. Dans ce moment le *Ça-ira* perdit sa mâture et amena. Quelques minutes après, le *Censeur* fut obligé de se rendre. « Le *Ça-ira* m'a paru beaucoup caler, et étant « fort près du combat j'ai jugé qu'il coulait à fond... « Il n'est pas possible de faire une plus belle résis- « tance que celle de ces deux vaisseaux; leur feu a « été aussi terrible que bien dirigé, et les équipages « ont montré le courage le plus étonnant. » (Journ. de l'Am.)

A une heure et demie, les deux armées étant hors de portée, l'ordre fut donné de cesser le feu. L'escadre française se dirigea, en forçant de voiles, pour rejoindre le *Duquesne*, le *Tonnant* et la *Victoire*, qui étaient fort loin de l'avant et au vent. Quoique nous n'eussions plus que onze vaisseaux et l'ennemi seize, il ne fit aucune tentative pour nous attaquer.

« Le résultat de cette campagne, considéré sous « son véritable point de vue, a fait perdre à la répu- « blique deux vaisseaux, dont l'un a coulé sur le « champ de bataille, et l'autre, remplacé par la prise « du *Berwick*, ne pourra de longtemps servir aux « Anglais.

« Quant à l'ennemi, plusieurs de ses vaisseaux ont « été dégréés, et les deux démâtés seront, comme le « *Censeur*, bien du temps avant de pouvoir reprendre « la mer. » (J. de l'Am.)

Le cap Noli restait au nord-quart nord-est à environ 3 lieues, et a donné son nom à cette affaire, qui, sans la conduite tenue par différents officiers, aurait eu une tout autre issue.

D'après l'ordre du représentant du peuple, l'armée fit route pour Toulon ; elle relâcha, le 27 (18 mars), aux îles d'Hyères, où elle débarqua ses troupes passagères.

L'amiral avait détaché des frégates qui durent, en suivant la côte depuis Gênes, explorer les ports et faire rallier les vaisseaux séparés. Le *Mercure* et le

Berwick étaient au golfe Jouan, et le *Sans-Culotte* à Gênes. Ils rejoignirent l'escadre aux îles d'Hyères.

Après le débarquement des passagers, l'armée rentra à Toulon, où elle trouva six nouveaux vaisseaux venus de Brest sous les ordres du contre-amiral Renaudin, ancien commandant du *Vengeur*.

Le résultat définitif de cette campagne a été malheureux sans doute; mais, en dehors des illusions qui caressaient l'ardeur de nos marins, pouvait-il en être autrement? L'ennemi, que nous n'avons pas cessé d'avoir un instant en face, était numériquement plus fort. Il avait dix-sept vaisseaux, nous n'en avions que quinze; il avait cinq trois ponts, nous n'en avions qu'un; il était exercé par une longue habitude de la mer et des manœuvres d'ensemble, la plupart de nos capitaines n'avaient commandé que des bâtiments de commerce. Nos équipages, improvisés en partie, étaient braves sans doute, mais laissaient beaucoup à désirer sous d'autres rapports. Et par-dessus tout on trouvait, chez certains commandants, un esprit d'insubordination déplorable et à la fois coupable!

Ce parallèle suffira pour prouver qu'il a été encore très-heureux que l'escadre française ait pu échapper à un désastre général lorsque tant de fois elle a été compromise. On reconnaîtra qu'il n'a pas fallu moins que l'habileté, la haute expérience et l'infatigable activité de l'amiral Martin pour avoir ramené son ar-

mée presque entière au port, et n'avoir à déplorer que la perte de deux vaisseaux après une résistance héroïque. Une compensation à cet échec se trouve dans la prise du *Berwick* et la formation de capitaines et d'équipages, qui, s'ils n'ont pas été, dans cette campagne, à la hauteur de leurs devoirs, ont donné, dans la suivante, des preuves de bravoure, de dévouement et d'habileté incontestables.

COMPOSITION DE L'ESCADRE SORTIE DE TOULON (LE 19 PRAIRIAL AN III).

Combat des îles d'Hyères.

VAISSEAUX.	CANONS.	AMIRAUX.	CAPITAINES.	FRÉGATES ET CORVETTES.	CAPITAINES.
Orient (ancien Sans-Culotte).....	120	A. Martin.....	Lapalisse.	Junon.....	Amand-le-Duc.
Tonnant.....	80	C. A. Delmotte.	Cosmao.	Friponne.....	Villeneuve.
Victoire.....	80	»	Savary.	Minerve.....	Delorme.
Généreux.....	74	»	Louit.	Artémise.....	Décasse.
Heureux.....	74	»	La Caille.	Alceste.....	Hubert.
Barra.....	74	»	Maureau.	Sérieuse.....	Saulnier.
Guerrier (rentré au port).....	74	»	Infernet.	»	»
Mercure (rentré au port).....	74	»	Lindet-Lalonde.	Brune (corvette).....	Nieuport.
Alcide.....	74	»	Leblond-St.-Hilaire.	Badine.....	Trulet.
Timoléon.....	74	»	Charbonnier.	Alerte (brick).....	Le Mèle.

Suite du tableau précédent.

VAISSEAUX.	CANONS.	AMIRAUX.	CAPITAINES.	FRÉGATES ET CORVETTES	CAPITAINES.
Duquesne.....	74	»	Lallemand.	Hasard.....	Dumay.
Peuple-Souverain (rejoint l'escadre)....	74	»	Lindet-Lalonde.	Scot.....	Dumeny.
Berwick (rejoint l'escadre).....	74	»	Dumanoir.	»	»
ESCADRE VENUE DE BREST SOUS LES ORDRES DU C. A. RENAUDIN.					
Jemmapes.....	74	C. A. Renaudin.	Lafon.	Justice (frégate)....	Dalbarade.
Tyrannicide.....	74	»	Dordelin.	Embuscade (rentrée au port).	Émeriau.
Jupiter.....	74	»	Richery.	»	»
Révolution.....	74	»	Faye.	»	»
Aquilon.....	74	»	Laterre.	»	»
Républicain.....	74	»	Gantheaume.	»	»

CANONS.	ARMADE.	CAPITALES	TRIBUNES ET CHANTRES	CAPITAINES.
14	»	Lefèvre.	Bassot	Dupuy.
14	»	Lefèvre-Lefranc.	Bot	Dupuis.
14		Dubosc.		
14		Leblanc.	Lefèvre (Jacques)	Delacroix.
14		Petitjean.	Lefèvre-Leclerc (Jacques) de Caen.	Lefèvre.
14		Richard.		
14	»	Lefèvre.		
14		Lefèvre.		
14	»	Lefèvre.		

CHAPITRE V.

Vingt vaisseaux se trouvèrent réunis en rade de Toulon. Plusieurs d'entre eux furent obligés de rentrer dans le port pour réparer les avaries du dernier combat ; mais l'état de dénûment dans lequel se trouvait l'arsenal retardait ces réparations urgentes. Cependant le comité de salut public, voulant profiter de cette masse imposante pour attaquer l'ennemi avant qu'il eût reçu les renforts qui lui étaient an-

noncés, pressait le départ de l'escadre, qui devait être composée de tous les vaisseaux susceptibles d'être armés.

Une forte épidémie de fièvres malignes sévissait sur les équipages; les hôpitaux de la ville étaient encombrés, et presque tous les malades mouraient à bord des vaisseaux. A force de sollicitations souvent repoussées, l'amiral obtint de faire établir des ambulances aux Sablettes, et un hôpital pour les convalescents à la Valette; dès lors, la maladie diminua d'intensité.

Nous trouvons, dans le même rapport dont nous avons extrait les détails des moyens de défense employés au golfe Jouan, quelques lignes qui feront connaître la position de l'armée et qui nous semblent ne pas manquer d'importance.

« Si l'on veut exiger le service que les marins « doivent à leur patrie, il faut qu'ils soient bien per- « suadés de l'intérêt qu'on prend à leur sort. Depuis « un an je n'ai cessé de faire des représentations sur « le manque de vêtements nécessaires, pour que les « hommes de mer n'aient aucune réclamation à for- « muler, et aucune fourniture n'a été faite. Il en « résulte aussi un découragement général, et les « chefs qui promettent, parce qu'ils croient pouvoir « satisfaire aux demandes qui leur sont faites, se « trouvent compromis; les marins croient qu'on les « trompe, et que ce qu'on leur annonce au sujet des

« effets d'habillement est un moyen de plus pour « les abuser. La malveillance, d'ailleurs, plus active « dans cette contrée que sur tous les autres points « de la république, ne laisse pas échapper ce moyen « nouveau ; de là résultent les nombreuses déser- « tions qui ont lieu depuis la rentrée de l'escadre. « Les chefs se trouvent en butte à cette malveillance, « et on prend tous les moyens pour les déprécier « dans l'esprit du matelot, qu'il est très-facile de « tromper. J'ajoute, en plus, que les maladies ré- « gnantes proviennent, en partie, du manque de « vêtements.

« Il existe maintenant douze cents malades, sous « les toiles, aux Sablettes, et dans ce nombre on « compte à peine vingt hommes des communes en- « vironnantes. Les étrangers sont les seuls attaqués « de cette maladie, et ceci ne doit pas paraître éton- « nant quand on voit les premiers chaudement vêtus « par les soins de leurs familles, ne se tenant pas à « bord de leurs vaisseaux, protégés ou autorisés « par je ne sais qui ! tandis que les seconds, sans « vêtements, sans protection dans le pays, sont dé- « nués de toutes ressources. Cette tolérance pour « les matelots des environs paraît encore bien plus « évidente par l'inexécution, à leur égard, des dispo- « sitions prises pour arrêter les marins fugitifs...

« ..... Je fais observer au représentant du peuple « Niou que, malgré tous les écrits qui ont été mul-

« tipliés sur l'insubordination et l'incapacité des « officiers mises en opposition avec la discipline et « le dévouement des équipages (et la cause de ces « louanges outrées ne m'a pas échappé), le repré- « sentant du peuple Letourneur a été témoin de « l'insouciance et de la paresse dont ils ont donné « des preuves dans la dernière sortie. On s'est bien « gardé de dire que les officiers de plusieurs vais- « seaux et frégates ont été obligés d'aller prendre « les ris et sauver les voiles qui auraient probable- « ment été enlevées. Plusieurs frégates en croisière « ont éprouvé cet accident. Les notes ayant rapport « à la conduite des équipages, qui m'avaient été « demandées par le représentant du peuple, lui ont « été remises signées par les capitaines. Je renvoie « à ces notes, et l'on pourra se convaincre que, si le « matelot français conserve le caractère de bravoure « commun à tous les défenseurs de la patrie, il n'y « réunit pas l'activité laborieuse et nécessaire aux « mouvements des vaisseaux. Le mauvais temps, « surtout pendant la nuit, est pour les hommes le « signal de la retraite, et ils donnent pour raison le « dénûment absolu où ils se trouvent des vête- « ments nécessaires pour se changer!

« ..... On a pris tous les moyens possibles pour « déprécier les officiers aux yeux de leurs subor- « donnés. On a prétendu que toutes les fautes com- « mises dans les escadres devaient leur être impu-

« tées. La sortie de l'armée de Brest leur a été re-
« prochée. Je me suis vu au moment de sortir du
« port de Toulon avec quatre vaisseaux et un convoi
« considérable, pour aller effectuer un débarquement
« dans l'île de Corse, tandis que dix-huit vaisseaux
« anglais me barraient le passage et que de nom-
« breuses troupes en assiégeaient les points les plus
« importants.

« Je me suis opposé à ce départ, et il n'a pas fallu
« moins qu'un arrêté du comité de salut public pour
« empêcher cette expédition, qui infailliblement, si
« elle avait eu lieu, aurait fait perdre quatre vais-
« seaux à la république. On aurait dit alors, comme
« aujourd'hui, que l'impéritie des officiers de marine
« avait occasionné cette perte.

« Lorsque j'eus sept vaisseaux prêts à mettre sous
« voiles, je reçus l'ordre d'appareiller, et cet ordre
« fut la seule instruction qui me fut donnée. Com-
« ment est-il possible qu'un commandant en chef
« puisse prendre des dispositions d'après un ordre
« pareil! Les renseignements que pouvaient avoir
« les représentants du peuple sur la force et la situa-
« tion des ennemis ne m'ont jamais été communi-
« qués. Les opérations maritimes devaient donc alors
« être soumises aux dispositions prises par le repré-
« sentant? mais je l'ai toujours ignoré. »

Après cet exposé justificatif, que nous avons cru devoir à la mémoire des officiers de marine de cette

époque, nous allons entreprendre l'historique de la dernière, mais de la plus belle campagne de guerre maritime de notre héros.

Le 22 germinal (12 avril), l'amiral reçut les instructions du comité de salut public.

Une sourde fermentation agitait alors la ville de Toulon et les environs ; les matelots désertaient en grand nombre, et, comme ceux des départements du midi ne rentraient plus, on crut à un rassemblement, et un mouvement insurrectionnel paraissait imminent.

Les équipages, évidemment excités par-dessous main, montraient une mauvaise volonté et une insubordination qui inspiraient de grandes craintes à l'amiral. N'étant plus sûr de ses hommes, il voyait venir avec appréhension le moment où il se trouverait devant l'ennemi. Tous les jours, de nouvelles révoltes éclataient à bord des vaisseaux. Le contre-amiral Delmotte fut mis en arrestation à bord du *Tonnant*. L'amiral Martin lui-même, qui avait joui jusqu'alors du respect et de la confiance de tous, et le représentant Niou, qui l'accompagnait, furent hués en passant auprès de quelques vaisseaux. Il voulut se démettre de son commandement ; deux fois il en fit la demande formelle, mais elle fut toujours refusée, et il eut l'ordre de partir avec dix-sept vaisseaux qui étaient prêts, quoique cependant il leur manquât trois mille hommes d'équipage. On se dé-

cida alors à diminuer l'effectif des vaisseaux, et on fut obligé de compléter ce nombre restreint par des détachements de troupes et des novices : tristes auxiliaires pour des vaisseaux marchant à l'ennemi !!!

Le 29 floréal (19 mai), jour fixé pour le départ de l'escadre, une insurrection éclate à Toulon ; la salle d'armes est pillée, les canons de campagne parqués sur le champ de bataille sont enlevés. Une masse de dix mille hommes s'organise en garde nationale, sous le prétexte de marcher sur Marseille, où, dit-on, se trouvent un grand nombre d'émigrés qui vexent les patriotes. Les matelots, circonvenus, désertent et refusent toute obéissance à des chefs qui, leur assure-t-on, ont vendu l'armée. Les amiraux et le représentant sont accusés d'être d'intelligence et d'accord avec l'ennemi ; des députations armées viennent même tous les jours à bord des vaisseaux haranguer les équipages et leur persuader qu'ils ne doivent pas laisser partir l'escadre.

La démoralisation était poussée à un tel point, que plusieurs arrêtés du représentant pour empêcher l'admission à bord de ces députations ne purent être mis à exécution.

Les insurgés se dirigèrent effectivement sur Marseille ; mais, arrêtés et battus aux gorges d'Ollioules par les troupes sorties de cette ville sous les ordres du général Pacthod, ils furent dispersés et obligés de mettre bas les armes.

Après cet échec, les déserteurs de l'escadre rentrèrent à bord, les équipages se soumirent, et accueillirent même avec enthousiasme une proclamation du représentant Niou.

Cette insurrection avait des ramifications très-étendues ; car, sur tous les points de la côte où paraissaient nos croiseurs, ils étaient reçus en ennemis. Le capitaine du port de Toulon et plusieurs de ses officiers désertèrent leur poste, et le représentant Brunel se brûla la cervelle sans qu'on ait pu connaître le motif de ce suicide.

On ne put plus douter de la connivence des insurgés avec les Anglais lorsqu'on vit ceux-ci resserrer le blocus et se rapprocher de la côte. Leurs bâtiments étaient échelonnés ; on n'en voyait pas plus de trois ou quatre à la fois, mais ils faisaient constamment des signaux à d'autres plus éloignés et qu'on ne pouvait apercevoir.

Cette fatale insurrection renversa les espérances qu'on avait fondées sur le prompt départ de l'escadre, qui avait surtout pour mission d'empêcher la jonction des bâtiments que le gouvernement anglais envoyait pour renforcer son escadre de la Méditerranée. En partant le 30 floréal, l'escadre française eût pu accomplir en entier ses instructions ; mais le soulèvement obligea de retarder sa sortie, qui ne put avoir lieu qu'après l'apaisement des troubles.

Les nouveaux hommes qui étaient depuis peu à la

tête du gouvernement de la France, sentant enfin l'inconvénient de l'omnipotence dont avaient joui jusqu'alors les représentants en mission, prirent un arrêté par lequel leurs pouvoirs et ceux du général en chef furent délimités et remirent à l'un la conduite de l'armée, à l'autre la direction politique de la campagne; l'amiral allait donc être, pour la première fois, chef de son escadre. Dans tous les cas, le représentant Niou, homme de mérite, ami intime de l'amiral Martin, n'était pas disposé à imiter les tracasseries de son prédécesseur.

Un autre arrêté du 18 prairial (7 juin) enjoignit aux officiers généraux d'arborer leurs marques distinctives à bord des vaisseaux du premier rang; l'amiral monta donc de nouveau le *Sans-Culotte*, auquel on venait de rendre son ancien nom d'*Orient*.

En exécution des instructions qu'on trouvera aux annexes, l'escadre resta à évoluer sur les côtes de France, pour former les équipages, et attendre les nouveaux vaisseaux que le port de Toulon pourrait encore lui envoyer pour la renforcer. Le *Peuple-Souverain* et le *Berwick* rallièrent effectivement, mais on avait été obligé de renvoyer les vaisseaux *le Guerrier* et *le Mercure* et la frégate *l'Embuscade*, qui avaient fait de grandes avaries, de sorte que l'escadre resta toujours composée de dix-sept vaisseaux.

Plusieurs divisions de frégates furent envoyées à la recherche de l'armée anglaise dont on ne connaissait

ni la position ni la force. La *Minerve* et l'*Artémise*, chargées d'une de ces missions, furent jointes par deux frégates anglaises. Après un combat fort long et opiniâtre qu'elle eut à soutenir contre les deux frégates, la *Minerve* fut obligée d'amener ; l'*Artémise* rallia l'escadre, et son commandant rendit compte que l'état de la mer l'avait empêché de porter des secours à sa conserve (1).

Depuis un mois l'armée tenait la mer, elle se livrait sans relâche aux exercices d'évolutions, et la juste sévérité de l'amiral, à l'égard des officiers et des commandants qui apportaient de la négligence dans le service, avait ramené tout le monde dans le devoir; aussi l'armée manœuvrait bien, et on pouvait compter sur elle le jour du combat.

Le 19 messidor (8 juillet), un vaisseau et deux frégates ennemies ayant été aperçus par les éclaireurs, l'armée chassa sans observer d'ordre, l'escadre légère leur coupant la route sous le vent, tandis que les autres vaisseaux la leur coupaient au vent. Au bout de vingt-quatre heures, cette division, commandée par Nelson, acculée sous les terres de la Corse, était

(1) On remit à juger la conduite du commandant de l'*Artémise* jusqu'au moment où on recevrait les rapports de la *Minerve ;* ces rapports lui étant très-défavorables, il fut démonté de son commandement et traduit devant un jury qui, à l'étonnement général, le renvoya de la plainte.

Cet acquittement fut le motif qui fit changer la législation maritime et remplacer les jurys par les conseils de guerre.

dans la triste alternative d'amener ou de faire côte, quand l'amiral s'aperçut qu'il faisait calme plat sous la terre, que nos vaisseaux avancés commençaient à le ressentir, et qu'il vit l'escadre anglaise mettant sous voiles de Saint-Florent où elle était mouillée, et dont il se trouvait alors à 3 ou 4 lieues. On comptait de trente à trente-deux bâtiments, dont au moins vingt vaisseaux. Il fut alors obligé de suspendre la chasse pour faire rallier ses vaisseaux dispersés.

Deux jours après, l'amiral apprit positivement que l'escadre ennemie comptait vingt-trois vaisseaux dont cinq à trois ponts. La jonction des forces anglaises était donc opérée, et il devait alors se renfermer dans la seconde partie de ses instructions. A cet effet, il remonta au nord pour se montrer sur les côtes d'Italie, et revenir sur celles de France, ayant soin de se conserver un port de relâche.

Le 25 messidor (14 juillet 1795), le temps était très-mauvais pendant la nuit; l'armée était à la cape sous la misaine et l'artimon; les vents d'ouest et ouest-nord-ouest étaient si violents, que les fanaux ne pouvaient tenir allumés. Avant le jour, le *Jupiter* passa à poupe de l'amiral, et lui annonça la présence de l'armée anglaise. Peu d'instants après, on la vit, en effet, au vent, et sans ordre. La nôtre, bien ralliée, put former promptement sa ligne de bataille. Néanmoins, par sa position, l'amiral Hotham eût pu, en laissant arriver sur l'escadre française, l'accabler sous des

forces aussi supérieures ; mais il commit la faute de faire virer ses vaisseaux lof pour lof pour les rallier, et l'amiral Martin en profita habilement en faisant forcer de voiles. Un instant il eut même l'espoir d'atteindre le golfe Jouan, où il avait l'intention de s'embosser, sans tirer un coup de canon. Mais le vent, qui mollissait à mesure que l'armée approchait de terre, tomba complétement, tandis que l'ennemi conservait un reste de brise qui lui permit d'approcher notre arrière-garde. A onze heures et demie, les deux escadres étaient en calme plat. La tête des ennemis était à peu de distance de nos vaisseaux de queue ; l'amiral ne se rendait pas compte du motif qui les empêchait de commencer le combat, quand tout à coup il s'aperçut que le vent allait passer à l'est. Il se hâta de signaler de changer d'amures, de former une ligne de bataille très-serrée, tribord au vent, et ordonna à l'arrière-garde de commencer le feu. Ce mouvement, bien exécuté, nous donna un grand avantage, et l'amiral anglais n'ayant pas prévu le changement de vent, ses vaisseaux masquèrent et furent fort longs à prendre sur l'autre bord.

Pendant ce temps, le combat s'engageait entre trois ou quatre vaisseaux de notre arrière-garde, et cinq ou six de l'avant-garde ennemie, qui forçaient de voiles pour doubler nos vaisseaux de queue. Déjà l'*Alcide*, serre-file de notre ligne, conséquemment le plus exposé, avait éprouvé quelques avaries dans sa mâture.

L'amiral, craignant qu'il ne pût plus tenir son poste, signala à l'arrière-garde de lui porter des secours et une remorque.

Dans ce moment le feu de l'*Aquilon* abattait le grand mât de hune du vaisseau de tête anglais *le Victory*, monté par le contre-amiral Mann. Cet événement très-heureux ralentit la marche de ce trois ponts, qui était sur le point de couper notre vaisseau désemparé, et permit de lui porter secours.

Tandis que les frégates *l'Alceste* et *la Justice*, désignées pour donner la remorque à l'*Alcide*, s'élançaient au milieu du feu, et excitaient l'admiration des Anglais par leur audacieuse et brillante manœuvre, le *Tyrannicide*, capitaine Dordelin, qui lui aussi avait la mission de protéger ce vaisseau, se couvrait de gloire.

Masquant son grand hunier, s'interposant entre le vaisseau menacé et trois ennemis, dont un trois ponts, qui concentraient leurs feux sur lui, il résista bravement à cet ouragan de fer, et n'abandonna son poste d'honneur que lorsque l'incendie, se développant avec fureur à bord de l'*Alcide*, obligea l'*Alceste* à larguer la remorque, et les ennemis à s'éloigner en toute hâte.

Jusqu'alors l'amiral avait conservé l'espoir de sauver l'*Alcide*. L'avant-garde ennemie lui paraissait avoir beaucoup souffert. La position de quelques-uns des vaisseaux anglais séparés de leur corps de bataille lui faisait espérer de pouvoir, en virant de bord, les cou-

per, tout en protégeant le vaisseau compromis. Cependant il ne se dissimulait pas que, par cette manœuvre, il s'exposait à rendre l'affaire générale, et qu'avec une infériorité numérique aussi considérable les chances ne seraient pas de son côté. Néanmoins, ne pouvant se décider à abandonner cet héroïque vaisseau, tant qu'il aurait une chance de le sauver, il donnait l'ordre de signaler à l'armée de virer de bord, lof pour lof, par la contre-marche (la faiblesse du vent empêchant de virer vent devant), quand une gerbe de flammes s'élançant de la partie-avant de l'*Alcide* lui apporta la douloureuse certitude que nul effort ne pouvait le préserver.

Dès lors il ne songea plus qu'au salut de l'escadre, dont il dirigea la route, pour mouiller dans la baie de Fréjus, les vents d'est ne lui permettant plus d'atteindre le golfe Jouan.

« Le combat continuait toujours à l'arrière-garde;
« le vaisseau à trois ponts, qui menait la ligne an-
« glaise, a été très-maltraité dans ses mâts et ses voiles,
« qui étaient toutes en lambeaux. Il ne put jamais
« dépasser le troisième vaisseau de notre arrière-
« garde; il était suivi de huit ou dix autres, dont un
« second trois ponts.

« A deux heures et demie, il n'y avait plus que le
« *Généreux* et le *Berwick* qui combattissent encore
« en forçant de voiles.

« A deux heures cinquante minutes, le combat

« était entièrement terminé; l'escadre louvoyait pour « prendre le mouillage.

« A trois heures et demie, l'*Alcide*, ayant encore « son pavillon et sa flamme, fit explosion et disparut. « Deux cent soixante hommes seulement échappè- « rent à cette catastrophe, et furent recueillis par « les embarcations anglaises. On eut à déplorer la « perte du capitaine de vaisseau Saint-Hilaire, com- « mandant ce vaisseau.

« Peu d'instants après, l'ennemi vira de bord, et « nous abandonna, quoique l'armée fût encore à 3 « ou 4 lieues du mouillage. Il y a lieu de croire « que l'avant-garde anglaise a été très-maltraitée, et « que c'est cette raison qui l'a fait se replier sur son « corps de bataille.

« Nos vaisseaux avaient peu souffert.

« A sept heures dix minutes, notre armée était « mouillée à Fréjus. L'ennemi s'était éloigné; il avait « mis en panne, et on le vit s'occuper à réparer ses « avaries. Plusieurs de ses vaisseaux paraissaient « tout dégréés, entre autres un trois ponts et un 74, « dont le gouvernail était démonté. » (Journ. de l'Am.)

En comparant cette affaire à la précédente, on reconnaît combien capitaines et équipages avaient acquis d'instruction pratique sous la main ferme et habile de l'amiral Martin. Ici nous ne voyons pas se renouveler les fautes grossières qui si souvent avaient

compromis le salut de l'escadre au cap Noli. Au lieu de ces hésitations, de ces lenteurs apportées à l'exécution des signaux, de ces actes d'indiscipline et de négligence, nous remarquons une précision admirable, un dévouement absolu. Nous voyons l'amiral, renouvelant ce signal de changer d'amures avant l'arrivée de la brise, être compris à l'instant, et notre armée éviter, par son habileté, un engagement général, qui eût, sans doute, compromis nos forces.

Dans quel combat, chez quelle nation trouvons-nous des preuves d'une plus grande intrépidité que celle déployée par le *Tyrannicide*, l'*Alceste*, la *Justice?* Mais, si leur conduite, en exécutant des ordres particuliers, est admirable, quelle épithète donnerons-nous à celle de la *Sérieuse?* Voici comment l'amiral s'exprime sur son compte : « La *Sérieuse* envoya « un canot à bord pour faciliter l'*Alceste* à donner « la remorque. Elle n'en avait pas reçu l'ordre, « mais je ne puis qu'applaudir au zèle qui l'a fait « agir dans cette circonstance. » Éloge bien honorable pour le chef qui le donne et le commandant qui en est l'objet.

Pendant le court séjour de l'escadre au mouillage de Fréjus, toutes les précautions furent prises pour que l'ennemi ne pût l'y attaquer avec avantage. Des éclaireurs furent constamment sous voiles pour prévenir de la position de leur armée, qui, s'étant éloignée de la côte, permit à nos vaisseaux d'appareiller

le 2 thermidor (21 juillet) et de se rendre aux îles d'Hyères, où l'intention du comité de salut public était de les faire séjourner; mais, après inspection des lieux, il ne parut pas prudent de laisser l'escadre à l'un des mouillages de ces îles, aucun d'eux n'offrant une sécurité complète sous le rapport militaire et sous celui de la sûreté des vaisseaux. Il fut alors décidé qu'elle rentrerait à Toulon, où elle mouilla le 11 (30 juillet).

L'arsenal de Toulon était dans la pénurie la plus complète; on fut obligé de désarmer plusieurs vaisseaux, faute de matériaux pour les réparations et d'hommes pour compléter les équipages. Le chanvre, la toile à voiles surtout manquaient absolument; les vaisseaux n'avaient plus de câbles. La lenteur et la mauvaise volonté qu'on apportait dans toutes les parties du service paralysaient les efforts de l'amiral. Les déserteurs, toujours très-nombreux, n'étaient jamais arrêtés ni même poursuivis; enfin l'escadre se trouva bientôt, pour ainsi dire, désarmée. Cependant l'ennemi se montrait fréquemment à l'entrée de Toulon. Vainement le commissaire Redon, chef de la commission de la marine, déployait l'activité la plus soutenue, ses efforts se trouvaient paralysés. Dégoûté par ces entraves, deux fois l'amiral demanda à être remplacé; mais sa démission fut toujours refusée en des termes qui prouvaient la confiance du gouvernement en ses talents : « Vous n'aviez point

« ambitionné le poste éminent où vous vous trouvez, « lui écrivait le commissaire Redon ; mais le gouver- « nement vous a jugé en vous y appelant, il vous y « maintient pour l'intérêt général ; et pourquoi vous « méfieriez-vous de vos propres forces quand la con- « naissance qu'il en a suffit pour le rassurer ? » Ses pouvoirs furent même étendus au point qu'il eut officiellement le droit de suspendre de leurs commandements les officiers nommés par la commission de la marine quand il ne les jugeait pas dignes de cette position, ainsi que nous le voyons dans un post-scriptum écrit de la main du commissaire conçu en ces termes : « Dans le cas même où la commission de « la marine aurait nommé à un commandement sans « avoir consulté le commandant du port, je vous prie « de suspendre l'exécution de l'ordre, si l'officier « vous paraissait indigne de cette confiance, et de « m'en rendre compte. »

Le gouvernement directorial avait remplacé celui de la convention. L'amiral Truguet venait d'être appelé au ministère de la marine. Le premier soin de cet administrateur remarquable fut de réorganiser le corps des officiers de vaisseau, et pour arriver à ce résultat difficile, mais essentiel, il s'entoura des lumières de tous les hommes compétents. L'amiral Martin, nommé vice-amiral, fut plus particulièrement consulté. Ses notes étaient toutes-puissantes, et son influence était tellement grande, qu'aucun

officier ne fut nommé à Toulon avant qu'on n'eût pris son avis.

La confiance entière du ministre dans l'amiral Martin ressort pleinement d'une correspondance pleine d'abandon, qui honore à la fois ces deux hommes éminents, et que nous croyons intéressant de publier aux annexes.

Bientôt quelques divisions de vaisseaux furent détachées de l'escadre; l'une d'elles, composée des vaisseaux *le Jupiter, le Duquesne, la Victoire, le Pégase* (ancien *Barra*) et *la Révolution,* et de trois frégates, commandée par le capitaine de vaisseau Richery, désigné pour commander cette division et nommé, plus tard, contre-amiral sur la demande de l'amiral Martin, passa dans l'Océan et captura, dans sa route, le vaisseau *le Censeur*. Une seconde, composée du *Républicain*, de deux frégates et d'une corvette, sous les ordres du capitaine de vaisseau Gantheaume, se dirigea dans le Levant. Nous reproduisons aux annexes les instructions données par l'amiral Martin au commandant Gantheaume.

L'armée se morcelait ainsi, au grand regret de l'amiral; cependant le Directoire ne renonçait pas à entretenir une grande force active dans la Méditerranée. Malgré toutes ces divisions détachées, nous avions encore seize ou dix-huit vaisseaux à Toulon, et le gouvernement ne voulait pas, dans le cas où on aurait pu les armer, se priver des services de l'a-

miral Martin, regardé par tous ses contemporains comme le seul homme capable de conduire cette réunion de forces.

Cette opinion était si généralement répandue, que le représentant Niou, lui écrivant pour le supplier de ne pas se démettre de son commandement, lui dit : « Si tu persistes, pour le malheur de la patrie, « dans ta résolution, et malgré ce que le ministre « t'écrira à ce sujet, il m'a promis qu'il engagerait « alors le Directoire à acquiescer à ta demande, que « je trouve, permets-moi de te le dire, bien incon- « séquente. Si tu savais de quelle considération tu « jouis, tu te garderais bien d'employer ton ami dans « des démarches que l'intérêt public réprouve. »

Le même lui écrivait quelques jours plus tard :

« Enfin, mon cher ami, il faut t'oublier pour ne « songer qu'à la patrie, qui te commande impérieuse- « ment de rester à ton poste. Crois-tu, d'ailleurs, « qu'il soit aisé de trouver des hommes comme toi, qui « joignent à une expérience consommée une probité « intacte, une valeur éprouvée, un patriotisme con- « stant, une fermeté inébranlable ? Je soutiens, moi, « que tu es peut-être le seul à même de diriger les « forces navales dans la contrée que tu habites à « présent. »

L'amiral Jerwis, nouvellement arrivé pour prendre le commandement de l'escadre anglaise devant Toulon, chercha, comme en 1793, à nouer des intelli-

gences dans la place. Pour arriver à ce but, il envoya des parlementaires sous des prétextes très-futiles, et essaya d'engager une correspondance avec l'amiral Martin et le commandant militaire, le général Mouret. Ces deux officiers généraux, s'étant concertés, envoyèrent ses lettres au gouvernement et demandèrent des instructions à ce sujet. Ils eurent l'ordre d'écrire simultanément à l'amiral anglais qu'il eût dorénavant à ne plus envoyer de parlementaires, qu'ils seraient considérés comme espions et traités comme tels, et qu'il ne serait plus répondu à ses lettres (voir aux annexes, les lettres anglaises).

La paix venait d'être conclue avec l'Espagne; la Corse était en notre pouvoir. Les Anglais, n'ayant plus de possessions dans la Méditerranée, ne purent plus s'y maintenir, et leurs escadres s'éloignèrent. Dès lors, la concentration des forces à Toulon n'ayant plus de but, le Directoire se rendit aux vœux de l'amiral; il quitta le commandement de l'escadre, et fut nommé à celui de la marine, à Rochefort.

Ici se termine la carrière active de l'amiral Martin; il n'avait cependant que quarante-cinq ans. Depuis 1764 jusqu'en 1797, nous ne trouvons aucune lacune dans ses services de mer; il devait, conséquemment, avoir besoin d'un peu de repos. Mais pouvait-il s'attendre à voir l'intrigue et la jalousie l'éloigner pour jamais d'un élément où il avait déployé tant de talents et d'énergie? pouvait-il s'attendre, lui, l'idole

et l'espérance du corps entier de la marine, à se voir condamné, pendant le reste de sa carrière, à un repos blessant, à une inactivité importune?

Mais, si le gouvernement l'oublia, ses compagnons d'armes eurent pour lui les souvenirs les plus honorables, les regrets les plus expressifs. Au désastre d'Aboukir, au milieu de la confusion occasionnée par le désordre d'un combat de nuit, en l'absence de toute instruction de la part du commandant en chef, on entendait à bord des vaisseaux, inhabilement placés dans la cruelle alternative d'être brûlés ou pris, des officiers, des matelots s'écriant : « Où est l'amiral Martin? » (Lettre du commandant du vaisseau *l'Heureux,* brûlé à Aboukir. Annexe.)

Ils se souvenaient aussi de lui au combat de Trafalgar : « Si nous avions eu l'amiral Martin pour « nous commander, nous disait un jour l'amiral « Cosmao, nous n'eussions pas eu à soutenir ce com- « bat, ou, si nous l'avions livré, nous aurions bien « certainement remporté la victoire! »

Nous tenons aussi de cet officier général, dont le nom rappelle une des gloires les plus pures de notre marine, que, après la mort de l'amiral la Touche-Tréville, une pétition signée par les officiers généraux, les chefs de division et les capitaines fut adressée à l'empereur pour demander l'amiral Martin pour commandant en chef. Cette démarche, qui s'ébruita parmi les équipages, fut reçue avec enthou-

siasme. « Malheureusement pour notre pauvre ma-
« rine, dit l'amiral Cosmao, la pétition fut arrêtée
« avant de parvenir à l'empereur. »

CHAPITRE VI.

Peu de temps après son arrivée à Rochefort, l'amiral Martin fut appelé à Paris.

Précédé par la réputation que lui avaient acquise les dispositions administratives au moyen desquelles il avait rétabli l'ordre dans le port de Toulon, et surtout ses belles campagnes de la Méditerranée, il fut accueilli avec enthousiasme, et ses amis, au nombre desquels il comptait les membres les plus influents

des deux conseils, voulurent le mettre sur les rangs pour le faire entrer au Directoire; mais, modeste dans sa prépondérance si glorieusement conquise, il repoussa formellement toutes les ouvertures qui lui furent faites, et se hâta de revenir à Rochefort, aussitôt que ses affaires ne le retinrent plus dans la capitale.

Son sens droit, la haute portée de son intelligence et sa loyauté lui avaient valu la confiance la plus illimitée de la part des hommes qui se trouvaient alors au pouvoir. Aussi voyons-nous qu'il était consulté sur toutes les expéditions importantes qu'on voulait entreprendre. Ce fut sur les instructions données par lui que se guidèrent le capitaine Landolphe (1), dans sa brillante campagne sur la côte d'Afrique et dans l'Amérique du Sud, et l'amiral la Touche-Tréville dans l'expédition de Saint-Domingue.

Quoiqu'il se fût toujours très-fortement prononcé contre les expéditions en Irlande (et le résultat est venu malheureusement justifier ses prévisions), la confiance qu'on avait dans sa droiture était si grande, qu'il fut chargé non-seulement des détails maritimes, mais encore des détails militaires de celles qui partirent de Rochefort, sous les ordres du capitaine de vaisseau Savary, et composées des frégates *la Concorde*, *la Franchise* et *la Médée*. En cette occasion, nous voyons que, par une dépêche du 26 fructidor an VI, le ministre de la guerre met sous ses ordres tous les em-

(1) Voir à la fin des annexes la campagne du capitaine Landolphe.

ployés de son département, qui devront obéir aux injonctions de l'amiral pour toutes les mesures à prendre dans cette circonstance (annexe). La correspondance qui s'en est suivie avec les généraux de terre prouve ses efforts soutenus pour la réussite de ces expéditions, et l'estime dont il jouissait parmi des officiers qui, étrangers à la marine, ne pouvaient pas être prévenus par le prestige de sa supériorité et de ses talents spéciaux. Le 18 thermidor an VI, le général Humbert lui écrivait :

« Enfin, mon cher général, nos troupes sont em-
« barquées ; elles y ont mis la meilleure volonté pos-
« sible ; j'espère que tout ira au gré de nos désirs, et
« que nous remplirons ceux du gouvernement.

« Je vous remercie, mon cher général, des soins
« que vous vous êtes donnés pour activer cette expé-
« dition ; le zèle que vous y avez mis n'a pas peu
« contribué à notre départ.

« Veuillez en rendre compte au ministre de la ma-
« rine, et lui faire tenir, pour lui, les lettres que je
« joins à la présente.

« Agréez, je vous prie, mes salutations fraternelles,
« et comptez à jamais sur l'estime et les sentiments
« respectueux que vous m'avez inspirés.

« *Signé* HUMBERT. »

Le 19 du même mois, au moment de mettre à la voile pour cette expédition, où il a déployé un cou-

rage digne d'un meilleur sort, le même général lui adressait ses adieux en ces mots :

« Nous partons, mon cher général, adieu; con-
« servez-moi une place dans votre souvenir, et
« comptez à jamais sur mon estime et ma reconnais-
« sance.

« Nous ferons de bonnes affaires; les troupes sont
« on ne peut mieux disposées pour cela. Je vous em-
« brasse.

« HUMBERT. »

Après avoir débarqué le général Humbert et ses intrépides compagnons dans la baie de Kilala, la division Savary opéra heureusement son retour en France, et entra dans la rivière de Bordeaux le trente-quatrième jour après son départ de l'île d'Aix. Elle embarqua de suite de nouvelles troupes, pour renforcer celles déjà rendues; mais cette seconde campagne ne fut pas aussi heureuse que la première. Arrivée dans la baie de Kilala, elle n'eut aucune connaissance du général Humbert; ne pouvant alors débarquer les troupes, elle fut obligée de reprendre le large, fut chassée par une forte division anglaise, et parvint enfin à rentrer à Rochefort, sans avoir pu remplir sa mission.

Pendant ce temps, la division Bompard, composée du vaisseau *le Hoche* et de plusieurs frégates, emportant trois mille hommes sous le commandement du général Hardy, partait pour tenter de jeter de nou-

velles forces en Irlande; mais, plus malheureuse que celle de Savary, elle fut jointe, peu de temps après son départ, par une escadre anglaise, qui captura la plupart de nos bâtiments (1).

La mauvaise issue de cette campagne n'était pas encore connue en France ; bien que le gouvernement sût que le général Humbert avait succombé, il croyait les trois mille hommes de la division Bompard et les mille de la division Savary réunis en Irlande, et dans une position à pouvoir se soutenir jusqu'au moment où on leur enverrait des renforts. Le Directoire, pour compléter une conquête qu'il croyait à moitié faite, décida qu'on enverrait une nouvelle expédition de cinq mille cinq cents hommes sur sept vaisseaux, et désigna l'amiral Martin pour en être le chef.

En exécution des ordres du gouvernement, le ministre de la marine lui écrivit, le 19 vendémiaire an VII, la lettre ci-jointe, qui est entièrement de sa main :

« Je vais vous confier, citoyen général, la situation « de nos affaires d'Irlande.

« Humbert a succombé, mais après avoir fait « beaucoup de mal à l'ennemi et après avoir rallumé « l'insurrection. Bompard a sans doute mis heureu- « sement à terre les trois mille hommes que com-

(1) C'est de cette division que faisait partie la frégate *la Loire*, lorsqu'elle soutint ses immortels combats, qui sont trop connus pour que nous ayons besoin de les rappeler.

« mande le général Hardy. Ces braves vengent main-
« tenant leurs précurseurs, et vous savez que Savary
« va les secourir de mille à douze cents hommes.
« Sachez, en outre, que sept vaisseaux, quelques fré-
« gates et corvettes s'arment avec activité à Brest
« pour une nouvelle expédition toujours dirigée vers
« l'Irlande. Cette escadre embarquera cinq mille
« cinq cents hommes, qui seront commandés par le
« général Kilmaine.

« Je vous propose, général, de concourir avec lui
« à l'affranchissement de l'Irlande; je vous propose le
« commandement de l'escadre.

« Vous n'aurez pour capitaines que des hommes
« instruits, ardents et courageux.

« Je consacrerai à votre expédition toutes mes
« ressources; la latitude de vos pouvoirs vous per-
« mettra toujours de soutenir la dignité de votre
« arme et celle de votre caractère.

« Il s'agit ici d'une opération dont le but principal
« est d'enlever à l'Angleterre la source de ses sub-
« sistances navales, la pépinière de ses marins, et de
« la frustrer tout à coup du quart de sa population.

« Vous devrez être à la fois homme d'État, homme
« de guerre et marin. Peut-être faudra-t-il savoir
« hasarder tout ou partie des forces navales pour le
« succès de l'opération; mais toujours est-il indispen-
« sable qu'elle ne soit confiée qu'à un républicain
« éprouvé.

« Il est possible, général, que, moins instruit que « ne l'est le gouvernement sur la véritable situation « de l'Irlande et sur l'immensité des avantages qui « doivent résulter, pour nous, de sa libération, vous « ne voyiez pas cette expédition du même œil que « nous.

« Je m'en remets entièrement à votre loyauté. Si « vous êtes déterminé au généreux dévouement que « la circonstance réclame, partez sur-le-champ pour « Brest ; les lettres ci-jointes vous y feront recon- « naître et vous mettront en mesure d'agir dès le « moment de votre arrivée ; sinon, renvoyez-moi « ces lettres par mon courrier.

« Ne vous mettez pas en peine de vous procurer « des effets et des provisions; j'y pourvoirai dès que « vous m'aurez donné connaissance de vos besoins.

« Cette lettre est d'un ami, d'un camarade, plutôt « que d'un ministre. Je juge de votre cœur d'après « le mien ; vous aimez votre pays et la gloire ; je vou- « drais être en position de recevoir la proposition que « je vous fais, et de courir l'honorable carrière où la « confiance du Directoire et mes vœux vous ap- « pellent. »

« Agréez, etc. »

« *Signé* E. Bruix. »

Malgré le zèle et l'activité qu'il avait déployés pour assurer la réussite de ces expéditions, malgré quelques

bulletins publiés officiellement sur les succès remportés par nos troupes, jamais l'amiral Martin n'avait senti sa conviction ébranlée sur le résultat définitif de cette entreprise qui lui paraissait irréalisable; aussi refusa-t-il formellement une position qu'on lui faisait si belle, ne voulant compromettre ni sa réputation ni les forces qui lui seraient confiées. Du reste, les événements lui donnèrent gain de cause, et le renfort ne partit pas par suite de la non-réussite des trois premières expéditions.

Plus tard, cette conduite pleine de loyauté fut le prétexte dont on se servit pour le condamner à l'inaction; car, quand ses amis, et nous pouvons dire ceux de l'État, sollicitèrent pour lui un commandement important, le désignant comme le seul officier général qui eût donné de grandes garanties de capacité, il leur fut invariablement répondu : que l'amiral Martin ne voulait plus reprendre la mer, qu'on lui avait proposé une escadre, et qu'il l'avait refusée.

En 1799, une division espagnole de cinq vaisseaux et une frégate mouilla en rade de l'île d'Aix; elle était sous les ordres du contre-amiral Melgarejo, et portait un corps de troupes commandé par le général O'Farril.

Le contre-amiral espagnol connaissait depuis longtemps, du moins de réputation, l'amiral Martin. Il commandait, cinq ans auparavant, une des divisions de l'armée espagnole, qui, réunie aux Anglais, blo-

qua les forces françaises au golfe Jouan. L'habileté qu'avait déployée alors notre amiral, dans ses dispositions de défense, avait excité chez lui un sentiment d'estime et d'admiration dont il lui donna de nombreuses preuves; et, quand une forte escadre anglaise voulut tenter de brûler ses vaisseaux et d'exécuter le projet que nos ennemis réalisèrent, dix ans plus tard, dans le même lieu, mais sur une escadre française, il ne se contenta pas de demander les ressources de défense que pouvait lui fournir l'arsenal, et qui furent envoyées sur-le-champ, mais il réclama encore ses conseils : « et, si au surplus, écrivait-il à l'amiral « Martin, votre prévoyance, votre expérience et vos « talents dans le métier vous dictent quelque chose « qui puisse contribuer à soutenir l'honneur de nos « deux nations, je vous prie de me le faire savoir, « comptant que je serai docile à vos avis. »

Le 2 juillet, les Anglais tentèrent effectivement une attaque; mais le commandant de la marine, prévenu par l'amiral Melgarejo, était en rade, et sur l'invitation de ce général il s'était rendu à bord du vaisseau amiral le *Real Carlos*. Les estacades, bien disposées, détournèrent les brûlots; les batteries de l'île et les bombardes, bien approvisionnées et bien mouillées dans les endroits les plus importants, foudroyèrent les vaisseaux qui tentèrent d'approcher; et l'ennemi, repoussé, éprouva une défaite complète.

Si, en 1809, les mêmes précautions avaient été

prises, nous n'aurions pas eu à gémir sur l'un des grands désastres qui ont affligé notre marine !!!..... Mais n'anticipons pas sur les événements.

Une lettre du ministre, qui se trouve dans les archives de la préfecture de Rochefort, contient de grandes félicitations aux amiraux Melgarejo et Martin, pour la manière dont ils ont repoussé l'ennemi (1).

Le 22 juillet, l'amiral espagnol écrivait encore à l'amiral Martin : « Mon très-cher général, je vous « dois mille remercîments, pour les nouvelles que « vous avez eu la bonté de m'envoyer ; je crois, comme « vous, que la réception du 2 juillet ne tentera pas « Master Pool, et réprimera en lui tout mouvement « de convoitise ; mais il sera très à propos de nous « mettre sur le pied de la défensive la plus respec- « table, pour réprimer sa fougue, en cas qu'il osât « faire quelque tentative..... »

En l'an IX (1801), une nouvelle organisation de la marine ayant été décidée, l'amiral Martin fut appelé à Paris pour faire partie de la commission chargée de ce travail.

(1) Ce fait maritime est passé entièrement inaperçu, nulle histoire n'en fait mention, et c'est seulement par les lettres de l'amiral Melgarejo que nous avons été mis sur la voie et que nous avons pu rechercher la lettre du ministre, qui se trouve aux annexes.

Combien, hélas ! de faits honorables de notre histoire maritime pouvant servir d'exemples aux générations futures sont tombés dans l'oubli, grâce à notre inconcevable négligence !!!...

Le bruit courut alors qu'il était appelé au ministère de la marine, et, pour donner une idée de l'estime et de la confiance qu'il inspirait à ses contemporains, nous citerons le passage d'une lettre que lui écrivit alors le contre-amiral Nielly, préfet à Lorient, homme justement apprécié par son mérite et son caractère honorable. « Mon cher général, désirant voir « l'honnête homme à la place de premier magistrat, « c'est avec une grande satisfaction que j'ai vu hier « plusieurs lettres des bureaux de la marine où il « est grandement question de vous pour le ministère. « Quelles que soient les épines attachées à cette « place et votre grande franchise, je désire, si elle « vous est proposée, que vous l'acceptiez, persuadé « qu'avec votre bonne judiciaire vous rendrez de « grands services à la chose publique. »

Mais le ministère ne fut pas proposé à l'amiral Martin, et il ne fut pas mis en demeure de refuser ce poste important, dont par une fatale modestie, qui ne l'a jamais abandonné, il ne se croyait pas capable de remplir les devoirs.

Nommé préfet du cinquième arrondissement dès l'organisation des préfectures, il fut fait grand officier de la Légion d'honneur, à la création de l'ordre.

Comme tous les hommes dévoués à leur pays, l'amiral Martin vit avec bonheur le changement de gouvernement qui s'opéra au commencement du siècle. Il salua avec enthousiasme l'aurore d'un pou-

voir énergique et capable d'empêcher le retour des désordres qui avaient entravé la prospérité de la France. Pour lui, l'empereur Napoléon était le sauveur de la patrie; mais, de même qu'il n'avait jamais rien demandé sous les régimes précédents, il ne fit aucune démarche auprès du gouvernement impérial.

Cette conduite, si conséquente avec le caractère qu'il avait déployé pendant toute son existence, commentée et dénaturée par les envieux que lui avaient attirés ses talents et ses belles actions, servit à le présenter aux yeux de l'empereur comme un mécontent. Cependant Napoléon le connaissait et l'appréciait à sa juste valeur, il voulait l'employer activement; mais ses ennemis, se faisant alors une arme de son refus d'attacher son nom aux désastres de la campagne d'Irlande, lui répétèrent que l'amiral Martin ne voulait plus reprendre la mer.

Bien des fois, cependant, l'empereur, qui désirait s'attacher un homme dont le mérite transcendant comme marin lui était bien connu, chercha à lui faciliter un rapprochement que le caractère inflexible, disons même *entêté* de l'amiral (pourquoi n'avouerions-nous pas les défauts, comme nous faisons ressortir les belles qualités), éluda toujours. Cette obstination fut même poussée au point, qu'il ne consentit jamais à demander une sénatorerie; pourtant il savait qu'une simple demande serait suffisante pour

l'obtenir. Il accepta avec reconnaissance le titre de comte, mais il ne le demanda pas.

On ne sait vraiment pas ce que l'on doit le plus admirer dans cette espèce de lutte entre le souverain et le sujet : ou de la persistance du premier à récompenser avec munificence les talents et les services du second, ou du désintéressement de celui-ci, qui ne veut devoir à aucune sollicitation des faveurs dont il est si digne ; d'autant plus que cette conduite ne peut pas être attribuée à un sentiment de répulsion ou même d'opposition : celle qu'il a tenue en 1815 viendrait donner un démenti formel à une supposition semblable. Recherchons-en donc le motif dans un point d'honneur exagéré, sentiment exalté, bien honorable sans doute, et dont les grandes âmes seules sont capables, mais qui, comme tous les sentiments exaltés, a été fatal, en l'éloignant de fonctions importantes dans lesquelles il aurait pu rendre de si grands services à son pays.

Son jugement, d'une rectitude infaillible, était son principal guide, et, quoiqu'il n'eût jamais eu le temps, dans son existence accidentée, de s'occuper de détails administratifs, ses décisions spontanées sur cette matière recevaient toujours la sanction du gouvernement.

Notre intention n'est pas de suivre l'amiral Martin dans toutes les phases de son administration du port de Rochefort ; en compulsant les archives de la pré-

fecture (qui n'existaient pas avant lui), nous avons remarqué seulement que son infatigable activité ne s'est pas bornée aux soins de son arrondissement, et que plusieurs lettres du ministre ordonnent, dans tous les ports, de mettre à exécution différentes mesures d'intérêt général proposées par l'amiral Martin.

Son tact si sûr se montre aussi dans le choix des hommes éminents dont il s'entoura, et en tête desquels nous pouvons placer M. Pouget, son gendre et son secrétaire intime, dont le nom n'est jamais prononcé dans le corps de l'administration sans réveiller le sentiment de vénération que commande une vaste capacité rehaussée de la plus rigoureuse probité. Ces deux hommes se complétaient, pour ainsi dire; marchant de front dans la grande voie de l'honneur et de l'abnégation, tous les deux n'avaient en vue que le bien du service, sans y être stimulés par l'attrait des récompenses : aussi ont-ils été entourés, pendant leur existence, de l'estime et de la considération publiques, et, aujourd'hui que la tombe est refermée sur eux, le souvenir des vertus de ces deux grands citoyens forme une glorieuse auréole à leur mémoire.

L'amiral Martin était encore préfet en 1809, lors de la fatale affaire des brûlots de l'île d'Aix.

Le préfet ne commandait pas l'escadre placée sous les ordres du vice-amiral Lallemand (ancien commandant du *Duquesne* dans l'escadre de la Méditerranée); aussi le récit de ce désastre ne peut entrer dans le

cadre que nous nous sommes tracé. Néanmoins, comme la conduite de l'amiral Martin, à l'occasion de ce malheureux événement, a été diversement interprétée, nous devons dire comment il y fut mêlé.

L'amiral Lallemand, craignant d'être attaqué par l'armée anglaise, qui, chaque jour, recevait des renforts parmi lesquels on reconnaissait des brûlots, fit part de ses craintes au préfet, en lui demandant s'il ne jugeait pas convenable d'établir des estacades. La réponse de ce haut fonctionnaire, qui a été retrouvée aux archives du ministère de la marine, est ainsi conçue : « Le parti que vous avez pris de for-
« mer une estacade en avant de votre première ligne
« d'embossage est une mesure très-prudente, et
« vous vous rappelez que j'en ai moi-même donné
« l'exemple au golfe Jouan. »

Personne ne paraissait croire à une attaque de vive force; on plaisantait l'amiral Lallemand sur ses craintes exagérées. Le préfet seul partageait les appréhensions du commandant de l'escadre; aussi, sachant que ses ordres n'avaient pas été immédiatement exécutés dans l'arsenal, il écrivit, le 1er avril, au directeur du port : « Il est bien étonnant que, depuis
« le 24 du mois dernier que vous avez reçu l'ordre
« de faire parvenir à l'île d'Aix les objets nécessaires
« pour former une estacade, ces objets n'y soient
« pas encore arrivés. Les circonstances actuelles
« prescrivent impérieusement que ces objets partent

« sur-le-champ. Je vous préviens que vous devien-
« drez personnellement responsable des retards qui
« occasionneraient quelque événement qu'on doit
« prévoir, d'après l'avis dont je vous ai donné con-
« naissance. Il paraît également que c'est votre di-
« rection qui arrête le départ des objets nécessaires
« pour l'armement des chaloupes de l'escadre. Faites
« travailler de suite de jour et de nuit, s'il est né-
« cessaire. » (Arch. du min. de la mar.)

L'amiral Lallemand, ébranlé par les quolibets incessamment lancés sur son compte à cause de sa prudence excessive, finit, à son grand regret sans doute, par restreindre ses moyens de défense ; il négligea surtout d'établir la seconde estacade.

On sait les suites de cette négligence ; on sait la conduite de l'amiral Lallemand pendant le sinistre ; mais ce qu'on ne saura jamais, ce sont les motifs qui ont empêché de le traduire devant un conseil de guerre, ainsi qu'on le fit pour plusieurs commandants, bien coupables sans doute !!!...

L'amiral Lallemand fut, immédiatement après, envoyé à Toulon pour y prendre le commandement d'une autre escadre.

Aussitôt que les gerbes de flammes s'élançant de la rade de l'île d'Aix furent aperçues à Rochefort, le préfet s'empressa de se rendre à l'embouchure de la rivière, sur l'île Madame, pour présider au sauvetage des débris du désastre que nous venions d'éprouver,

et organiser un système de défense qui pût arrêter l'ennemi dans le cas où il eût voulu pénétrer dans la Charente (1).

Un an après cet événement, l'amiral Martin fut remplacé à la préfecture par l'amiral Truguet. Bien que la lettre du ministre fût pleine d'expressions flatteuses, et qu'il lui dît qu'il ne devait voir aucune disgrâce dans cette mesure, on pouvait cependant reconnaître facilement le sentiment qui l'avait dictée. En voici la copie textuelle, datée du 4 août 1810 :

« Monsieur le vice-amiral, l'empereur a jugé à
« propos de réunir le commandement de son escadre
« de Rochefort aux fonctions de préfet maritime du

(1) En arrivant près du port des barques, le préfet fit l'affligeante rencontre du commandant la Caille, qui, après avoir abandonné le *Tourville*, revenait à Rochefort à la tête de son équipage; il lui intima l'ordre de retourner à bord de son vaisseau. C'est ainsi que le *Tourville* fut sauvé et que son commandant évita le sort réservé au commandant du *Calcutta*.

Une lacune inconcevable se trouve dans toutes les archives, au sujet de l'affaire des brûlots. Il n'existe aucune pièce officielle autre que les deux lettres que nous avons citées et qui ont été trouvées, par hasard, enfouies avec une foule d'autres documents, par M. Viaud, à l'époque où il écrivait l'histoire de la ville de Rochefort. Ces deux lettres, du reste, sont très-importantes en ce qu'elles détruisent l'allégation faite par l'amiral Lallemand, et que nous avons bien souvent entendu répéter : « que, malgré ses demandes, le préfet ne lui avait jamais donné « aucune marque d'attention. »

Bien que l'historique de l'affaire des brûlots de l'île d'Aix n'entre pas dans notre sujet, nous croyons être agréable à nos lecteurs en donnant à la suite des annexes le récit circonstancié de ce désastre dont les détails sont si peu connus, et que nous extrayons de l'histoire de Rochefort, publiée en 1845, par MM. Viaud et Fleury.

« cinquième arrondissement, et Sa Majesté a fait « choix de M. le vice-amiral Truguet pour remplir ce « double service.

« Cet officier général reçoit, en conséquence, « l'ordre de se rendre à Rochefort, et, à son arrivée, « il sera reconnu comme préfet maritime et comme « commandant de l'escadre.

« Alors cesseront vos fonctions de préfet maritime.

« Je me fais un devoir de vous prévenir que dans « cette disposition, qui va vous procurer quelques « moments de repos, il n'entre pas le moindre senti- « ment de défaveur à votre égard.

« Sa Majesté connaît la nature et l'ancienneté de « vos services, et je crois pouvoir vous flatter que, « dans les mesures qu'elle m'a ordonné de lui sou- « mettre et dont je vous instruirai aussitôt qu'elle « aura pris sa décision, vous trouverez un témoi- « gnage particulier de sa bonté et de l'estime dont « elle vous honore.

« Recevez l'assurance de mes sentiments invio- « lables.

« *Signé* DECRÈS. »

Le vice-amiral Truguet, homme d'une haute portée, avait, à un plus haut degré que le vice-amiral Martin, les qualités qui font le grand administrateur; mais cette supériorité incontestable, l'apportait-il aussi dans le commandement d'une armée navale?

L'amiral Truguet avait quelques années de plus que l'amiral Martin ; quel motif pouvait donc faire préférer le nouveau préfet au moment où ses doubles fonctions exigeaient plus d'activité encore? D'ailleurs, l'oubli où on laissa l'amiral Martin, l'inexécution des promesses contenues dans le dernier paragraphe de la dépêche ministérielle ne laissent aucun doute sur les causes qui le firent remplacer à la préfecture.

Du reste, cette retraite forcée ne changea en rien les sentiments que les deux illustres vice-amiraux s'étaient voués depuis longtemps; leur attachement réciproque resta toujours le même, et en 1839 encore, peu de temps avant qu'il ne cessât d'exister, nous avons eu des preuves personnelles de l'intérêt touchant que l'amiral Truguet portait à tous les membres de la famille de son vieil ami, dont il ne prononçait jamais le nom sans attendrissement.

L'amiral Martin rentra alors dans la vie privée, dont il ne sortit que quand il fallut venir consoler une grande infortune!

En 1815, les armées étrangères foulaient le sol de la France; l'empereur Napoléon, poursuivi, vint à Rochefort pour se remettre entre les mains des Anglais, qu'il croyait des ennemis généreux. L'amiral Martin, plus accablé par l'inactivité forcée à laquelle il avait été condamné depuis si longtemps que par l'âge, vivait à la campagne. L'empereur, avec ce tact si sûr qui est l'apanage d'un grand cœur, sentit in-

stinctivement que, bien qu'il n'eût jamais trouvé en lui un courtisan de son pouvoir, il pouvait compter sur lui au jour de la mauvaise fortune. Il demanda s'il demeurait toujours à Rochefort; néanmoins, instruit par les nombreuses défections qu'il avait eues à supporter, il ne voulut pas s'exposer à une nouvelle déception, et se refusa à le faire appeler. Mais l'amiral, prévenu de son arrivée, n'attendit pas son appel; quoique très-souffrant d'une chute qu'il venait de faire, il s'empressa de se rendre auprès de son souverain déchu, et, toujours digne de son beau caractère, pour la première fois il se fit courtisan, mais courtisan du malheur.

L'empereur fut profondément touché de cette démarche, et, quoiqu'il ne voulût recevoir personne à Rochefort, il fit une exception en faveur de l'amiral Martin et ordonna de l'introduire.

Cet homme si ferme, si énergique, que n'avait jamais pu intimider la présence de l'empereur lorsqu'il était au faîte de la puissance, dominé alors par une émotion profonde, put à peine s'exprimer pour protester de son dévouement.

Lors de cette entrevue si touchante, l'empereur, dans un moment d'expansion, dit à l'amiral : « J'ai voulu vous nommer au commandement de l'armée navale avant que Villeneuve partît de Cadix pour aller se faire battre à Trafalgar, mais Decrès m'en a dissuadé. En 1810, j'ai encore cédé à ses instances

en vous retirant la préfecture de Rochefort et en vous condamnant à l'inactivité. *Il m'a bien trompé sur l'état de votre santé et sur votre compte* (1). »

Combien ces paroles, qui honorent à tout jamais l'homme auquel elles ont été adressées, ne doivent-elles pas faire déplorer l'unique cause qui a éloigné l'amiral de ce commandement important! Cette cause, cependant, était en lui; elle était inhérente à son caractère droit, inflexible et ennemi de tout ce qui pouvait ressembler à l'intrigue.

En présence de ces faits, ne serait-on pas tenté de regretter, dans l'intérêt de la marine et de la France, que l'amiral Martin ait été doué de cette grande dignité de caractère qui l'a toujours empêché de solliciter un commandement dont il se sentait digne et qu'il appelait de tous ses vœux?

Quelle influence, en effet, n'eût pas eu sa présence à la tête de l'armée navale qui a péri à Trafalgar?

La fortune de la France était attachée à cette armée; placée entre les mains d'un officier général capable, comprenant la hauteur de sa mission, investi de la confiance illimitée de son souverain et de ses subordonnés, ayant déjà donné des preuves de capacité, de résolution et de valeur telles que toute

(1) Quatre personnes seulement se trouvaient présentes à cet entretien : le roi Joseph, le général Bertrand, le préfet maritime, et son neveu et aide de camp, M. de Bonnefoux, aujourd'hui capitaine de vaisseau en retraite; c'est de ce dernier, seul survivant, que nous tenons les renseignements qui nous ont guidé.

inculpation contre son courage eût été repoussée avec mépris, cette armée n'eût pas manqué d'accomplir sa mission. Elle serait arrivée dans la Manche; la flottille de Boulogne aurait mis à la voile... Où s'arrêtaient alors les destinées de l'empire?...

Mais, Dieu qui protége la France, qui la sauve lorsqu'elle se trouve sur le bord de l'abîme, Dieu veut l'humilier quand elle est trop puissante. Humilions-nous donc aussi devant ses décrets en respectant et honorant les grands caractères qu'il lui a plu de créer pour l'instruction et l'exemple de l'humanité.

Aidé du roi Joseph et du préfet maritime, l'amiral Martin proposa à l'empereur plusieurs projets de fuite. Ces conseillers si dévoués combattaient avec énergie son intention de se confier à la générosité anglaise. Tous voulaient qu'il partît avec son frère pour l'Amérique; mais d'autres conseils prévalurent, et Napoléon courut à sa perte (1).

(1) La conduite de l'amiral Martin excita au plus haut degré l'admiration des hommes qui, jusqu'au dernier moment, restèrent fidèles à l'empereur, et trente-deux ans après, en 1847, le général Gourgaud, sur le pont de la frégate à vapeur *le Gomer* et au milieu d'un nombreux état-major, s'exprimait ainsi sur son compte : « On doit être fier d'ap-« partenir, par des liens de parenté, à un homme semblable; car, dans « toute ma carrière, je n'en ai jamais rencontré un seul qui possédât, à « un aussi haut degré, toutes les qualités qui font à la fois le grand « homme et l'homme de bien. » Éloge bien précieux dans la bouche d'un général qui avait passé toute son existence auprès de l'homme grand par excellence.

Ces événements sont déjà bien loin de nous; néanmoins, quoique nous

Pendant les cinq ans qui devaient encore lui rester à vivre, l'idée de la position du grand homme qui avait sauvé la France l'obsédait constamment, et il est mort, le 1er novembre 1820, emportant dans la tombe le regret de n'avoir pas pu le soustraire à ses persécuteurs.

Bien qu'il n'eût pas encore atteint l'âge de soixante-

fussions fort jeune à l'époque où ils se sont passés, ils avaient produit une telle impression sur notre esprit, qu'aucun détail ne nous en était échappé.

Nous connaissions la conversation que nous avons mentionnée ; cependant nous n'osions pas la reproduire, elle nous paraissait tellement honorable pour notre héros, que nous craignions qu'on ne nous taxât d'exagération.

A nos yeux la vérité paraissait un rêve aux hallucinations duquel nous appréhendions de nous laisser entraîner. Nous ne marchions qu'en tremblant dans cette voie, quand, guidé par notre bon génie, nous nous sommes adressé à M. le commandant Bonnefoux, qui, avec une bienveillance dont nous ne saurions assez lui témoigner notre gratitude, a bien voulu nous donner les renseignements les plus détaillés sur le passage de l'empereur à Rochefort, et nous répéter mot pour mot cet entretien si remarquable.

Cet officier, supérieur par son mérite plus encore que par son grade, nous a fait connaître une particularité trop honorable pour son oncle le baron de Bonnefoux pour que nous la passions sous silence.

A peine l'empereur fut-il arrivé à Rochefort, que le préfet reçut du gouvernement provisoire l'ordre de l'arrêter ; mais M. de Bonnefoux ne voulut pas accomplir un acte aussi déloyal, surtout, pendant que son souverain déchu s'abritait sous son toit. Il lui fit connaître ses instructions, et le prévint que le préfet du département et le général divisionnaire devaient arriver le même jour pour procéder à son arrestation. Ce fut le motif qui obligea l'empereur à partir sur-le-champ pour l'île d'Aix.

Le préfet fut destitué, son aide de camp mis à la demi-solde et l'amiral Martin rayé des listes de la marine.

neuf ans, il s'éteignit sans souffrances, sans maladie pour ainsi dire, entre les bras de ses enfants éplorés, qui, au dernier moment, purent saisir sur ses traits chéris un sourire qui peignait la quiétude de sa belle âme.

A quatre heures du matin, tout était fini ; cette belle et vaste intelligence, ce brave qui, comme Bayard, fut toujours sans peur et sans reproche, avait cessé d'exister!!! La France avait perdu un de ses vaillants défenseurs, la marine une de ses illustrations!!!

Quoiqu'on s'attendît au fatal dénoûment, l'annonce de la mort de l'amiral Martin plongea la population de Rochefort dans la consternation et la douleur.

Dans cette douloureuse circonstance, la population entière, les ouvriers, les pauvres, les pauvres surtout, formèrent, à la suite du corps entier de la marine, un cortége funèbre dont le profond recueillement exprimait, mieux que ne l'auraient fait les plus éloquentes paroles, les regrets sincères et unanimes de la cité à laquelle il avait voué toute sa sympathie, et qu'il avait illustrée par sa brillante et honorable carrière.

Rayé des listes de la marine en 1814, réintégré pendant les cent jours, l'amiral Martin, à la seconde restauration, fut définitivement admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Jusqu'ici les documents officiels nous ont guidé pour dépeindre l'homme public sous son double aspect d'administrateur et de marin; aujourd'hui nous avons à faire connaître l'homme privé, et nous n'avons plus qu'à recourir à nos souvenirs et à ceux des personnes qui ont vécu dans son intimité, et qui ont été à même d'apprécier les belles qualités dont il a donné tant de preuves dans le sein de sa famille. Nous voyons alors cet homme, si ferme, si absolu dans le commandement, devenir un père tendre, qui n'a d'autre soin, d'autre sollicitude que de prévenir les désirs de ceux qu'il aime si ardemment.

Rentré pour toujours dans la vie privée, son existence s'écoula à sa campagne (appelée *la Brûlée*), où il passait l'été, et à Rochefort, où il passait l'hiver.

Affligé de bonne heure par des infirmités résultant des fatigues qu'il avait éprouvées dans sa carrière active et laborieuse, il marchait difficilement; néanmoins il montait et descendait assez facilement les escaliers, et aurait volontiers pris l'air, s'il n'en avait été empêché par l'empressement, bien honorable sans doute, que lui montraient toutes les classes de la population chaque fois qu'il se hasardait à sortir. Ce motif seul l'emprisonnait, pour ainsi dire, dans sa maison de ville, dont il ne franchissait plus le seuil pendant le temps qu'il y demeurait. Aussi était-

il heureux quand les beaux jours annonçaient l'approche du printemps; il allait enfin reprendre sa liberté; il pourrait alors se promener à son aise.

Son active bienfaisance lui faisait rechercher les moyens de soulager toutes les infortunes. Les paysans des environs de sa campagne saluaient avec joie son retour au milieu d'eux; son bon sens lui faisait leur donner des conseils qu'ils aimaient à suivre; sa franchise bien connue était comprise par ces hommes peu éclairés; ses secours étaient appropriés à leurs besoins, et jamais il ne partait de Rochefort sans se faire suivre par une pharmacie portative toujours remplie et bien souvent vidée pendant la saison.

C'était aussi un jour de bonheur pour les pauvres de la ville que celui où l'hiver, le chassant des champs, l'obligeait à venir se remettre, pour ainsi dire, sous les verrous, car ils savaient qu'ils trouveraient toujours une main ouverte pour soulager leur misère.

Deux exemples donneront une preuve irrécusable de son désintéressement. Au titre de sénateur, qu'il n'avait pas voulu demander, était attachée une dotation de 25,000 francs de rente; et en 1816, mis en demeure, par une mesure exceptionnelle de la restauration, d'opter pour son héritier entre le titre de comte et la dotation qui y était attachée, il préféra, quoiqu'il fût loin d'être riche, renoncer au majorat,

non pas par un vain sentiment d'orgueil, qui n'est jamais entré dans cet esprit, accessible seulement aux beaux sentiments, mais par respect pour la volonté du grand homme, qui, sans sollicitation de sa part, l'avait honoré de cette distinction.

L'amiral Martin avait une éloquence naturelle et entraînante à laquelle nul ne pouvait résister. Dans le cours de son commandement dans la Méditerranée, il eut bien des fois occasion de réprimer des révoltes dans le port de Toulon et à bord de ses vaisseaux ; mais malgré la surexcitation des esprits à cette époque, malgré les suggestions des ennemis de l'État, jamais les ouvriers et les équipages ne sont restés sourds à la voix de l'honneur qui parlait par sa bouche. Ses paroles fermes et précises, son aspect imposant ont toujours vaincu la mauvaise volonté la plus déterminée.

Son style clair et concis ne donnait lieu à aucune fausse interprétation, et ses instructions, soit aux divisions, soit aux bâtiments isolés détachés de son armée, sont des chefs-d'œuvre de netteté et de précision.

Les préoccupations constantes de l'amiral Martin avaient toujours la marine pour objet. Entouré de petits modèles, il s'amusait à les gréer et à les voiler lui-même. Il commentait et annotait les livres de sa bibliothèque, presque entièrement composés d'ouvrages de marine, puis s'occupait à écrire,

sur son sujet favori, des mémoires dont nous n'avons malheureusement retrouvé qu'un cahier (1).

La brusquerie de l'amiral était proverbiale; ce défaut a peut-être été exagéré par des hommes qui, ennuyés, comme le paysan d'Athènes, d'entendre toujours appeler Aristide *le juste,* ont voulu jeter une ombre sur cette grande figure. Pour nous, il nous semble que ce travers (même poussé à l'extrême) n'a servi qu'à lui fournir un fond qui en fait ressortir les traits saillants. D'ailleurs, il serait plus qu'un homme, celui qui serait parfait! honneur donc à celui qui n'a qu'un défaut, quand ce défaut ne peut être nuisible qu'à lui seul!!!

L'amiral Martin était de taille moyenne, sa force était peu commune. Il se complaisait quelquefois à raconter les tours extraordinaires qu'il avait exécutés dans sa jeunesse. Naturellement très-adroit à tous les exercices du corps, il devait à une activité incessante d'avoir conservé, dans son âge avancé, une force musculaire étonnante.

Nous aimons à nous rappeler cette physionomie,

(1) Il existe encore à la salle des petits modèles du port de Rochefort celui de la frégate *l'Armide,* dont le gréement et la voilure ont été entièrement faits par lui. Nous nous rappelons parfaitement cette particularité quoique étant fort jeune à l'époque où il fit ce travail, car nous étions chargé de tenir la batiste dans laquelle il coupait les voiles, et la lignerolle (1) qu'il commettait pour faire le gréement.

(*N. de l'A.*)

(1) Petite ficelle faite à la main avec de l'étoupe.

dont l'aspect était si imposant. Son front, d'un développement admirable, faisait reconnaître l'homme supérieur ; ses cheveux épais et d'un blanc d'argent, qu'il portait longs et renvoyés sur le derrière de la tête, servaient d'encadrement à sa noble figure, dont l'accentuation était plus prononcée encore par le contraste de cette belle chevelure blanche avec ses sourcils épais et noirs comme du jais. Son œil droit avait une vivacité et un éclat que peu d'hommes pouvaient soutenir ; son œil gauche, dont il avait perdu l'usage dans le commencement de sa carrière, voilé simplement d'une taie blanchâtre, suivait tous les mouvements de l'autre et ne le défigurait en aucune manière. Sa bouche expressive dénotait la fermeté et la résolution. Tous ses traits, en un mot, qui, dans l'état de repos, indiquaient la bonté et la bienveillance, s'animaient à la moindre impression, et reflétaient immédiatement ses sensations intérieures. Le seul trait qui déparât cette physionomie remarquable était son nez, qui, dans ses dernières années, avait pris un accroissement démesuré.

Les personnes qui ne l'ont pas connu ne peuvent se figurer les sentiments qu'il inspirait à tous ceux qui l'approchaient. C'était, dans sa famille, une espèce de culte ; la vénération que lui avaient vouée ses anciens compagnons d'armes est impossible à décrire, et nous avons vu de vieux officiers, de vieux matelots, ayant navigué successivement sous les ordres

de plusieurs amiraux, ne le désigner autrement que par ces mots, *notre amiral* (1).

Tels étaient le respect et l'affection qu'on avait conservés à l'amiral Martin, que, bien qu'il fût en retraite, toutes les fois que les corps de la marine étaient convoqués et appelés auprès des chefs en activité pour des visites de corps périodiques, ils se faisaient un devoir de se rendre ensuite chez lui, et lui manifestaient avec effusion le plaisir qu'ils éprouvaient à lui rendre ce témoignage de leurs sentiments.

Aujourd'hui il s'est écoulé trente-trois ans depuis qu'il n'est plus, et ses concitoyens, les habitants de sa patrie d'adoption, ne prononcent jamais son nom sans un profond sentiment de respect, et cet hommage rendu à ses talents, à sa probité et à son beau caractère reste à sa famille comme le plus précieux des héritages.

Tel fut le vice-amiral Martin. En entreprenant la

(1) Nous ne pouvons résister au désir de raconter ici une anecdote touchante en ce qu'elle montre bien jusqu'où allait l'affection des matelots pour leur chef.

Un matelot du *Sans-Culotte*, fait plus tard prisonnier par les Anglais et mis sur un ponton, passa son temps de prison à confectionner, en os, un modèle du vaisseau *le Sans-Culotte*.

Ce petit vaisseau, vrai chef-d'œuvre de patience et d'adresse, fut vivement convoité par des officiers anglais qui en offrirent de très-fortes sommes ; mais il ne voulut jamais s'en défaire. Échangé à la paix d'Amiens, il vint à Rochefort porter à *son amiral* le produit d'un travail fait pour lui et ne voulut accepter qu'un verre d'eau-de-vie.

tâche que nous venons d'achever, nous ne nous sommes pas dissimulé combien elle était difficile et au-dessus de nos forces; mais, soutenu par la grandeur du sujet, nous avons essayé de combler la déplorable lacune qui existe dans l'histoire de nos grands hommes de mer, en livrant à la publicité les détails trop peu connus de l'existence d'un homme qui a ajouté l'une de ses plus belles et dernières pages à l'histoire de notre marine.

C'est donc à vous, mes concitoyens, à vous, mes camarades, dignes appréciateurs des vertus de l'homme privé et des talents du marin, que je soumets ce travail, entrepris sous l'influence d'un sentiment d'admiration bien légitime pour celui qui en fut l'objet; soyez indulgents en faveur du motif qui m'a fait prendre la plume, et, laissant de côté le talent de l'écrivain, ne vous occupez que de la véracité des faits avancés et des enseignements utiles qu'on peut tirer d'une existence aussi bien remplie.

ANNEXES. — CHAPITRE PREMIER.

(A) *Extrait du registre des conseils de marine extraordinairement assemblés pour l'examen de la conduite des commandants des bâtiments à leur retour de la mer.*

Le conseil de marine, extraordinairement assemblé, le 14 septembre 1789, pour examiner la conduite du sieur Martin, sous-lieutenant de vaisseau, de la 3e division, de la 9e escadre, commandant la goëlette *la*

Cousine, dans la campagne de deux ans neuf mois dix-sept jours qu'elle vient de faire à la côte d'Afrique, est très-satisfait de la conduite qu'il a tenue pendant tout le temps de ce commandement; il joint ses éloges à ceux qui lui ont été donnés, particulièrement dans un certificat de M. Blanchot, commandant au Sénégal. En foi de quoi, il lui a été donné le présent certificat signé de tous les membres du conseil.

A Rochefort, le 14 septembre 1789.

Signé VOUTRON, le chevalier DE BRACH, BEAUMONT-LE-MAITRE, BUOR de la CHAROULIÈRE, MACARTY-MACTEIGNE, SOULANGE et le comte DE VAUDREUIL.

Pour extrait,

Signé MACARTY-MACTEIGNE.

Paris, le 15 octobre 1791.

(*B*) J'ai reçu, Monsieur, la lettre que vous m'avez écrite le 8 de ce mois, par laquelle vous renouvelez la demande de la décoration militaire en faveur de MM. Proteau et Martin, sous-lieutenants de vaisseau. Le dernier décret sur cette décoration, ayant nécessité une nouvelle forme d'expédition pour la conférer, a retardé l'envoi de celles qui étaient acquises comme à ces deux officiers. J'en joins ici les marques avec les lettres du roi qui les autorisent à les porter sans ré-

ception préalable, le cérémonial qui existait à ce sujet étant supprimé.

Le ministre de la marine,

Signé DE BERTRAND.

(*C*) Nous, juge de paix du canton du Croisic, certifions et attestons, à tous ceux qu'il appartiendra, que l'équipage de la frégate de la république *l'Hermione* ayant plusieurs fois sollicité son congé, après s'être employé, pendant huit jours qu'il a séjourné au Croisic, avec tout le zèle possible, au sauvetage des effets provenant de ladite frégate; qu'il y a eu, en conséquence, le 27 septembre dernier, une assemblée générale dudit équipage et de son état-major au bureau des classes de cette ville, où nous avons assisté, etc....., attestons qu'en ladite assemblée ledit équipage, interpellé de déclarer hautement et hardiment les sujets de plainte qu'il pourrait avoir contre ledit capitaine et son état-major, chacun a déclaré que, bien loin d'avoir à s'en plaindre en la moindre chose, ils regardaient tous leur dit capitaine comme un véritable père, et que leur vœu le plus ardent était de pouvoir servir au plus tôt sous ses ordres; attestons encore qu'en revenant de ladite assemblée chez nous, ainsi qu'en plusieurs autres rencontres, chacun nous a tenu individuellement le même langage, et que l'état-major rend la même

justice à sa capacité, à sa vigilance et à sa conduite irréprochable.....

En foi de quoi, etc.....

Au Croisic, le 1er octobre 1793.

Signé **Douglas,**

juge de paix, au Croisic.

(*D*) Aujourd'hui, neuvième jour de la troisième décade du premier mois de la seconde année de la république française une et indivisible, après lecture faite de la réquisition du citoyen Nicolas Boussard, capitaine de vaisseau et major général de la marine, au citoyen Ledall-Kéréon, commandant des armes au port de Rochefort, concernant la perte de la frégate de la république *l'Hermione*, commandée par le citoyen Pierre Martin, capitaine de vaisseau, le jury assemblé, après avoir ouï les dépositions des témoins et la confrontation des pièces remises par le citoyen Martin, il résulte qu'il ne peut être fait aucune imputation à ce citoyen, et que la perte de cette frégate ne peut être attribuée qu'au citoyen Guillaume Guillemain, pilote côtier, comme il en convient lui-même par sa déclaration du 23 septembre dernier au juge de paix du Croisic. Le jury d'accusation, consulté, a déclaré qu'il n'y avait pas lieu à accusation contre le citoyen Martin, mais bien contre le citoyen Guillaume Guillemain, qu'il renvoie

par-devant le jury de jugement pour y être condamné conformément à la loi.

Fait et arrêté à Rochefort, à midi un quart, les jours, mois et an que dessus, et ont signé les citoyens PROTEAU, LESSEIGUES, DARGER-LALONDE, CHENUT, MAUREAU, FAVEREAU.....; GAUTHIER, président; LAY, LABROQUÈRE, commis des bureaux civils, faisant les fonctions de secrétaire et greffier.

Nous, major général de la marine, certifions la présente copie conforme à l'original.

Rochefort, le 22e jour du 2e mois de l'an II de la république.

Signé **BOUSSARD.**

ANNEXES. — CHAPITRE II.

(E) L'adjoint au ministre de la marine au citoyen Martin, contre-amiral.

Paris, le 10 pluviôse an II.

Citoyen, la convention nationale t'ayant nommé, par un décret du 3, commandant en chef des forces navales de la Méditerranée, le ministre m'a chargé de t'adresser l'ordre qu'il t'a fait expédier en exécu-

tion de ce décret, et d'en donner avis au chef principal et au commandant des armes. J'annonce aussi, de sa part, ta nomination aux représentants du peuple.

En l'absence de l'adjoint,

Signé JANCE.

(*F*) *Extrait des registres du comité de salut public du 27 pluviôse an II.*

Le comité de salut public arrête que le contre-amiral Martin, commandant l'escadre de la république dans la Méditerranée, mettra à la voile le 20e jour du mois de ventôse prochain, avec les vaisseaux *le Sans-Culotte*, *le Généreux*, *le Commerce de Bordeaux*, qui portera désormais le nom de *Timoléon*, *le Tonnant* et *l'Heureux*. Il prendra quatre frégates et quatre corvettes pour joindre à sa division, et il choisira celles qui seront prêtes à mettre à la voile à l'époque ci-dessus indiquée.

Il établira sa croisière dans les parages le plus propres à favoriser la libre circulation du commerce maritime et l'arrivage des subsistances et approvisionnements venant de Gênes.

Il se conduira avec prudence, pour éviter tout engagement avec des forces ennemies évidemment supérieures aux siennes, et il se renfermera, autant que

les circonstances le permettront, dans l'objet précis et particulier de sa mission.

. . . . . .

Signé JEAN BON SAINT-ANDRÉ, CARNOT, SAINT-JUST, BILLAUD-VARENNE, COLLOT-D'HERBOIS, ROBESPIERRE, BARRÈRE, A. LINDET et COUTHON.

Pour copie conforme,

Signé DALBARADE.

(G) *Les représentants du peuple près l'armée d'Italie au contre-amiral Martin, etc.*

Nice, le 11 germinal an II.

Nous t'adressons, citoyen, l'arrêté que nous venons de prendre pour ordonner aux vaisseaux existant au port la Montagne en état de tenir la mer de mettre à la voile dans huit jours. Il est temps que le pavillon tricolore flotte sur la Méditerranée, et que l'armée navale que la république a mise sous tes ordres prouve à la ligue des tyrans que les Français libres sont aussi braves sur mer qu'ils lui ont été redoutables par terre.

Salut et fraternité.

Signé ROBESPIERRE jeune, RICORD, SALICETTI.

(*H*) *Les représentants, etc..., au contre-amiral Martin, etc.*

Il est ordonné *derechef* au contre-amiral Martin, commandant, etc., de mettre à la voile aussitôt le présent ordre reçu, avec tous les vaisseaux, frégates et corvettes en état de tenir la mer, et de diriger sa route vers les parages d'Oneille, où il recevra de nouveaux ordres des représentants du peuple.

Le contre-amiral Martin est chargé de rendre compte aux représentants, à Port-Maurice, de la sortie de l'escadre ; il enverra à cet effet, par terre, un courrier extraordinaire.

Fait à Bordiguière, dans la rivière de Gênes, le 17 germinal an II.

Signé SALICETTI, ROBESPIERRE jeune, RICORD.

(*I*) *Les représentants, etc., au contre-amiral Martin, etc.*

Nice, le 21 germinal an II.

D'après tes observations, citoyen, il est inutile que nous te donnions de nouveaux ordres, puisque le second n'a pu être exécuté ; reste donc le premier, que tu exécuteras, d'après ce que tu dis, à moins qu'il n'y eût un danger réel pour l'escadre. Si nous désirons que le pavillon de la république flotte sur ces mers, c'est qu'il nous débarrasserait, à coup sûr,

de deux frégates anglaises qui gênent l'arrivée des grains, qu'il est très-urgent d'accélérer; nous nous référons donc à notre premier arrêté.

Salut et fraternité.

Signé RICORD.

(*J*) *Le représentant au contre-amiral.*

Port la Montagne, le 4 floréal an II.

Je t'envoie deux lettres de mes collègues représentants à l'armée d'Italie; conforme-toi précisément aux dispositions qu'elles contiennent.

Signé MOLTEDO.

Garessio, le 1er floréal an II.

(*K*) Galéazzini, qui est arrivé, ce matin, ici, de Bastia, nous a donné des nouvelles de cette ville; les Anglais ont formé un camp et établi des batteries sur une petite hauteur du côté de Saint-Nicolas, qui jettent des bombes et des boulets rouges dans la ville. Il faut secourir la Corse par tous les moyens, et Salicetti est décidé à y passer le plus promptement possible. A cet effet, si notre escadre n'est pas encore sortie, nous t'engageons à donner tes ordres les plus précis pour qu'elle se trouve, entre le 6 et le 10 du courant, sur les parages de Nice et Villefranche, où elle recevra les nôtres. Tu dois sentir, cher collègue, l'importance de cette expédition; il s'agit de

rendre un département à la république, et cela dépend de la prompte sortie de l'escadre.

Salut et fraternité.

Signé SALICETTI et ROBESPIERRE jeune.

P. S. Une frégate anglaise a été entièrement brûlée par les boulets rouges de la place.

Pour copie,

Signé MOLTEDO.

(*L*) *Les représentants du peuple à leur collègue Moltedo.*

Nice, le 3 floréal an II.

Je te transmets sous ce pli, citoyen collègue, une dépêche de mes collègues Robespierre et Salicetti; tu jugeras, par ce qu'elle contient, qu'il est temps enfin que la flotte obéisse aux arrêtés du comité de salut public et aux ordres réitérés que nous lui avons donnés. Un plus long retard pourrait compromettre la chose publique. Je crois inutile de rien ajouter aux dispositions de mes collègues; fais en sorte que leur exécution ne souffre plus aucun retard.

Signé RICORD.

P. S. A moins d'un danger imminent, il serait essentiel que la flotte mît à la voile.

Pour copie conforme,

Signé MOLTEDO.

(M) *Extrait des registres du comité de salut public du 2 floréal an II.*

Le comité de salut public arrête que le contre-amiral Martin, etc., ne fera pas sortir, jusqu'à nouvel ordre, la division de quatre vaisseaux qui sont prêts dans la rade du port la Montagne.

La commission de la marine donnera des ordres nécessaires pour l'exécution du présent arrêté.

Signé au registre BARRÈRE, CARNOT, BILLAUD-VARENNE, COLLOT D'HERBOIS, ST.-JUST, C. A. PRIEUR, LINDET.

Pour copie conforme,

Signé DALBARADE.

(N) *Le ministre au contre-amiral Martin.*

Paris, le 14 floréal.

Citoyen, j'ai reçu et communiqué au comité de salut public ta lettre du 5 de ce mois, avec la copie de celle du représentant du peuple. Le *post-scriptum* de la lettre du citoyen Ricord du 3 floréal est conçu en ces termes : « à moins d'un danger imminent, il « serait essentiel que la flotte mît à la voile. »

L'imminence du danger est donc un des motifs qui doivent déterminer ta conduite; les ordres des

représentants du peuple s'y trouvent donc subordonnés ; si cette réflexion n'avait pas été expressément énoncée, elle aurait été, nécessairement, sous-entendue (1).

Tu ne peux supposer qu'il soit dans l'esprit des ordres donnés par les représentants du peuple d'exposer l'armée navale à être compromise par un engagement avec des forces évidemment supérieures. Ton devoir a été de faire aux représentants les observations que tes lumières et ton expérience ont dû te faire juger convenables, et d'employer tous les moyens pour conserver les forces dont le commandement t'est confié.

J'ai communiqué au comité de salut public ta lettre du 23 germinal, et le comité a pris, le 2 floréal, un arrêté que je t'ai expédié le 3 dudit mois.

Cet arrêté porte que tu ne feras pas sortir, jusqu'à nouvel ordre, la division de quatre vaisseaux qui sont prêts dans la rade du port la Montagne.

Je te demande les plus grands soins et les plus grands efforts pour accélérer les fourneaux à rougir les boulets.

Le comité de salut public se confie pleinement à ta prudence, tes talents et ta bravoure ; dans le cas

(1) Cependant, si le comité de salut public eût jugé que ce post-scriptum infirmât l'ordre des représentants du peuple, l'arrêté du 2 floréal n'eût pas été nécessaire.

(*N. de l'A.*)

où tu te trouveras en présence de l'ennemi, tu ne manqueras pas d'éviter des forces supérieures, et, s'il y a égalité en apparence, tu la feras bientôt disparaître.

Le commissaire de la marine et des colonies,

DALBARADE.

(O) Le commissaire de la marine et des colonies au contre-amiral Martin, etc.

Paris, le 19 floréal an II.

Le comité de salut public, par son arrêté de ce jour, autorise le citoyen Salicetti, représentant du peuple, à faire sortir les vaisseaux qui se trouvent armés au port la Montagne, et à disposer des forces maritimes pour porter en Corse tous les secours nécessaires.

Il est également autorisé à faire embarquer sur l'escadre les troupes, subsistances, armes et autres objets nécessaires pour transporter en Corse.

Tu te conformeras exactement aux dispositions dudit arrêté.

Ton zèle, ton patriotisme et tes talents doivent, d'avance, faire bien présager du succès de cette importante mission qui t'est confiée.

J'espère que le *Duquesne* et le *Généreux,* à la réception de la présente, seront armés et ralliés aux

vaisseaux déjà prêts, ce qui formerait une escadre de sept vaisseaux de ligne. Les Anglais n'ayant que sept vaisseaux devant le port la Montagne, les forces de la république se trouvent supérieures par l'avantage des fourneaux à rougir les boulets qui se trouvent établis à bord des vaisseaux et frégates; s'il se trouve quelque bâtiment qui n'ait pas encore son fourneau avant le départ, tu feras bien d'embarquer les matériaux et les ouvriers nécessaires à sa construction.

Je t'observe que les dernières nouvelles d'Italie portent que neuf vaisseaux espagnols étaient à Livourne; ceux de 74 canons sont mal équipés, ils n'ont que de cinq cent cinquante à cinq cent cinquante-cinq hommes d'équipage. Cinq vaisseaux anglais se trouvent en Corse, savoir : trois dans le nord de Bastia et deux dans le sud. Tu dois faire ce que tes connaissances et ta prudence te suggéreront pour empêcher la jonction des forces ennemies.

L'objet important de ta mission est de secourir nos frères de Corse en effectuant le débarquement des forces et autres secours embarqués sur l'escadre, et de seconder le représentant du peuple Lacombe Saint-Michel par tous les moyens qui sont en ton pouvoir.

Tu auras soin de me faire parvenir de tes nouvelles, et de m'instruire de toutes les circonstances qui le mériteront et qui seront venues à ta connaissance, par toutes les occasions qui se présenteront.

Le comité de salut public a la confiance que, lorsque tu rentreras dans le port, ce sera après un plein succès, et que les vaisseaux qui te sont confiés, tu ne les exposeras pas à être compromis. C'est pour la république qu'on doit combattre, et non pour la gloire des individus.

Le commissaire de la marine et des colonies,

DALBARADE (1).

(P) *Le représentant du peuple près l'armée navale de la Méditerranée*

Arrête que le contre-amiral Martin donnera des ordres pour que l'escadre mette à la voile après-demain, 14 du courant.

Fait au port la Montagne, le 12 prairial an II de la république.

Signé SALICETTI.

(1) En supposant que l'énumération des forces ennemies détaillées dans cette lettre (écrite en entier de la main du ministre) fût exacte (et elle était en dessous de la vérité), nous nous serions trouvés opposés à sept vaisseaux devant Toulon, trois au nord de Bastia, deux au sud, total douze vaisseaux anglais, qui se seraient promptement trouvés réunis sur le lieu du débarquement, et, si l'on y ajoute les neuf espagnols, nous aurions eu en face vingt et un vaisseaux. Quelle chance de réussite pouvions nous avoir ?... Mais tel était alors l'engouement que l'on avait pour les boulets rouges, que rien ne paraissait impossible avec cette espèce de projectiles plus dangereux pour ceux qui s'en servaient que pour leurs adversaires.

(N. de l'A.)

ANNEXES. — CHAPITRE III.

(Q) *Le ministre de la marine et des colonies au vice-amiral Martin.*

Paris, le 29 vendémiaire an IX.

J'ai profité, citoyen général, de la circonstance de la réorganisation du corps de la marine, pour ordonner au bureau des officiers de vaisseau l'établissement de matricules où l'on puisse recueillir des no-

tions certaines sur la moralité, les talents, le genre et le degré d'expérience de chaque individu.

La défectuosité et l'insuffisance des matériaux fournis à la commission dont vous êtes membre ont dû vous convaincre de l'utilité, de la nécessité même de cette institution. L'intérêt de tous les officiers de la marine est donc de concourir à sa perfection, en produisant des états très-détaillés de leurs services. Je vous invite, citoyen général, à vous occuper, sans délai, de dresser le vôtre; vous observerez d'y faire une mention exacte de vos campagnes, en distinguant le temps de paix de celui de guerre, de leur durée, de leur objet, des bâtiments que vous avez commandés, des combats et autres événements auxquels vous avez eu part, du nombre et de la nature des blessures que vous avez reçues, des missions qui vous ont été confiées tant à la mer qu'à terre, et des dates de votre avancement successif. Cet état doit être signé de vous et accompagné de votre extrait de naissance, parce qu'il est indispensable que les nouvelles matricules contiennent non-seulement les noms et prénoms des officiers, leur âge, le lieu de leur naissance, mais même les noms et prénoms de leurs parents.

Pour faciliter la confection du nouvel état que je vous demande, je crois devoir vous remettre les différentes pièces que vous m'avez déjà produites.

Signé FORFAIT.

Paris, le 19 octobre 1814.

Monsieur le vice-amiral, chargé de mettre sous les yeux du ministre les services de MM. les officiers de la marine, *je ne puis*, *en ce qui vous concerne*, satisfaire aux ordres de Son Excellence, attendu que l'état détaillé des vôtres n'existe pas dans les bureaux.

J'ai, en conséquence, l'honneur de vous prier de vouloir bien adresser, dans le plus bref délai, à Son Excellence, un état en forme, présentant vos services depuis votre entrée dans la marine jusqu'à ce jour, ou, à défaut, les divers ordres et pièces pouvant servir à sa rédaction.

Recevez, etc.

L'intendant des armées navales, directeur du personnel,

Baron M. A. Bourdon-Vatry.

(R) *Le représentant du peuple dans les départements maritimes de la république au contre-amiral* **Martin**, *commandant en chef, etc.*

Port la Montagne, le 5 thermidor an II.

En arrivant dans ce port, citoyen général, mes premiers regards ont dû naturellement se tourner vers toi et les forces que tu commandes. La supériorité de l'ennemi, dans ces mers, t'a forcé de t'em-

bosser dans le golfe Jouan, et ceux qui connaissent ta position m'assurent que tu y es en sûreté; mais la volonté du comité de salut public est de réunir toutes nos forces, et nous avons, dans cette rade, deux vaisseaux prêts à appareiller. Je désirerais beaucoup qu'ils pussent te joindre, et je conçois que, pendant longtemps encore, il ne sera pas avantageux de laisser des équipages dans le mouillage du port la Montagne; d'ailleurs, deux vaisseaux de plus donneraient une grande force à ton escadre, et ils seraient successivement suivis des autres à mesure que leur armement serait complet. La question se réduit à savoir si l'on peut, sans imprudence, leur donner ordre d'appareiller, et si dans leur courte traversée ils ne seraient pas exposés aux attaques d'une force trop supérieure pour lui pouvoir résister. Je réclame, à cet égard, le secours de tes lumières. Les croisières des Anglais, le gisement des côtes, toutes les autres considérations nautiques te sont parfaitement connus, et j'attendrai ta réponse pour prendre un parti.

Envoyé par le comité de salut public au port la Montagne pour y rétablir la marine, j'entrevois avec effroi la grandeur de la tâche qui m'est imposée; l'inaction, le désordre, la malveillance sont partout, heureusement que l'escadre en est exempte, et les braves marins que tu as l'honneur de commander, comme leurs frères du ponent, dociles à la

voix de la patrie, savent obéir et sont prêts à combattre; je t'en félicite et j'en félicite la république.

Salut et fraternité.

JEAN BON SAINT-ANDRÉ.

(S) *Le représentant du peuple près l'armée d'Italie et les départements méridionaux.*

A bord du *Sans-Culotte*, le 11 thermidor an II.

S'étant convaincu, par une visite faite à l'île Marguerite, qui est en face du golfe Jouan, que, indépendamment des deux batteries existantes qui protégent le golfe, il est très-utile qu'il en soit établi une nouvelle au centre de l'île visant au golfe,

ARRÊTE que l'adjudant général d'artillerie de résidence à cette île y fera construire dans le centre, et au point local qui sera déterminé entre lui et le contre-amiral Martin, une nouvelle batterie;

Que le contre-amiral Martin fournira sur l'escadre quatre canons du calibre de trente-six, leurs affûts et approvisionnements nécessaires, ainsi que les ouvriers qu'exige la prompte construction de cette batterie;

Que l'adjudant général chargé de cette construction achèvera cette batterie dans la huitaine pour tout délai; qu'à défaut il sera destitué, réputé suspect et traité comme tel.

Cette batterie sera provisoirement appelée *batterie du Vengeur*.

SALICETTI.

(*T*) *Le représentant, etc., au contre-amiral Martin.*

Port la Montagne, le 20 thermidor an II.

Je te prie, citoyen général, d'examiner les pièces ci-jointes, et de former un jury maritime pour examiner la conduite de l'officier commandant la division des tartanes dont il est question, afin qu'il soit jugé et puni, s'il est coupable, conformément aux lois.

JEAN BON SAINT-ANDRÉ.

Le citoyen Étienne, major de l'escadre, voudra bien faire procéder à la formation d'un jury contre le citoyen....., commandant la tartane *le Floréal*, suivant les formes établies par le code pénal.

22 thermidor an II.

MARTIN.

A bord du *Sans-Culotte*, golfe Jouan, 27 thermidor an II.

(*U*) Le représentant, etc., arrête que le citoyen..., lieutenant de vaisseau, commandant la canonnière *le Floréal*, détenu dans la fosse aux lions du vaisseau *le Sans-Culotte*, sera provisoirement mis en liberté.

JEAN BON SAINT-ANDRÉ.

Le représentant du peuple m'a ordonné de faire reprendre les fonctions de ce citoyen sur la canonnière *le Floréal;* je lui ai délivré un ordre pour reprendre le commandement de ce bâtiment.

MARTIN.

(V) *Lettres du général Dommartin, commandant à Antibes, au contre-amiral Martin.*

17 thermidor an II.

J'ai reçu tes deux dépêches, général, et je t'assure, mon ami, que j'ai été bien étonné que l'on m'ait retiré mes canonniers de ligne dans ce moment critique; j'ai été assez embarrassé du remplacement; cependant j'envoie demain matin cinquante hommes de la compagnie de Vaucluse, qui suffiront, je pense, pour le moment actuel. Note bien que tout ce changement s'est fait à mon insu et que j'en ai porté plainte au général en chef. Au surplus, je compte te voir demain au matin et de là aller aux îles, car je compte m'y préparer un petit établissement, afin que, s'il s'y donne un coup de pied ou un coup de poing, je puisse en avoir ma part; d'ailleurs, comme on en a retiré, ainsi que tu me l'observes, le chef d'artillerie, officier fort intelligent, je serai bien aise, étant un peu du métier, de régler moi-même les travaux et services de cette partie. Enfin, général, tu peux

compter que je ferai usage de tous les moyens qui sont en moi pour mettre les postes en état de résister longtemps et suffisamment; et si, la fortune ou les moyens me manquent, je ferai mon possible pour tenir tête à l'une et suppléer aux autres.

Salut et fraternité.

DOMMARTIN.

Antibes, 24 thermidor an II.

L'objet au sujet duquel, citoyen général, tu m'as écrit hier m'a paru assez urgent pour devoir être communiqué aux représentants du peuple arrivés de l'armée des Alpes à celle d'Italie. Je leur ai fait part des mesures que les généraux avaient prises pour la sûreté des îles Marguerite et Honorat et pour les côtes environnantes, ainsi que des inquiétudes que des malveillants avaient cherché à inspirer à l'escadre. Les représentants ont senti que la méchanceté seule avait occasionné ces inquiétudes, et ils m'ont chargé de te faire parvenir les paquets ci-joints.

Au surplus, citoyen général, les républicains, dans quelque arme qu'ils soient, doivent faire cause commune pour le salut de la patrie. Tous les moyens de l'armée sont à ta disposition pour sauver le dépôt précieux qui existe au golfe Jouan; l'on prendra toutes les précautions que tu pourras suggérer pour garantir les îles des attaques des ennemis. On confiera

le commandement de ces îles à un officier de marine de ton escadre, si celui qui y est établi n'a pas votre confiance entière, et l'on approuvera le choix que tu feras d'un commandant temporaire. Je désire que toutes ces mesures puissent ramener l'armée navale; qu'elles concilient à la fois la sécurité des marins et la défense du territoire de la république. Tu dois penser, au surplus, que je ne manquerai jamais de me trouver sur les lieux attaqués par l'ennemi et qu'il me sera doux de le combattre avec succès dans cette partie, comme nos frères d'armes l'ont fait dans toutes les armées.

DOMMARTIN.

(X) *Les représentants du peuple au contre-amiral Martin.*

Nice, 30 thermidor an II.

Nous sommes instruits, d'une manière très-positive, que les Anglais ont fait préparer en Corse et envoyé à leur escadre, il y a quatre décades environ, trois brûlots : l'un est la corvette *la Paulette*, l'autre le brick *le Tarleton;* le nom du troisième n'est pas connu.

Ces trois bâtiments, chargés de matières combustibles et destinés à servir de brûlots, ont des sabords peints et sont disposés de manière à ne pas être reconnus comme tels et à être réputés bâtiments de

guerre. Sans doute, ils sont mêlés parmi les bâtiments qui croisent; nous t'en prévenons, nous n'ajoutons pas foi à ces projets, nous ne les redoutons pas; néanmoins nous ne pouvons trop te recommander la plus sévère vigilance pour te mettre en garde et préserver nos vaisseaux des sinistres projets de nos ennemis.

Salut et fraternité.

SALICETTI.

(*Y*) *La commission de la marine au contre-amiral Martin.*

Paris, 4 fructidor an II.

Citoyen, l'Anglais a su rassembler des forces considérables en réunissant celles de nos ennemis. Il veut détruire celles de la république que tu commandes. Le comité de salut public a pris des mesures pour l'en faire repentir à jamais, s'il osait faire une pareille tentative, et pour le punir de sa témérité. L'exécution et le succès d'un si grand objet sont confiés à tes soins, à ton zèle et à ton amour pour la république.

Le comité a arrêté qu'il serait embarqué des obus sur les vaisseaux et frégates composant les forces navales de la république dans la Méditerranée; il y en a dix mille de divers calibres en route pour le

port la Montagne. J'espère qu'ils ne tarderont pas à arriver et que bientôt chaque vaisseau en sera muni. Les vaisseaux de Brest en ont vingt par canon; le nombre de dix mille ne suffira pas pour en donner vingt par canon au port la Montagne; il faudra les partager par égale portion sur tous les vaisseaux; il pourra en être donné quelques-uns aux frégates.

L'effet de l'obus est admirable lorsqu'il entre dans le côté des vaisseaux; par son éclat, il fait sauter les écarts, déchire les bordages, et enlève même les préceintes. Avec ce remède salutaire et les boulets rouges, tu dois exterminer les vaisseaux ennemis qui oseront approcher de leur portée. Si tu fais usage des obus, recommande bien qu'on ne les tire qu'à coup sûr afin de n'en pas perdre un seul. Cette invention est nouvelle, elle n'est connue que de nous; gardes-en le secret afin que tu puisses t'en servir avec avantage au besoin, et anéantir les forces navales des Anglais. Tu trouveras ci-joint copie certifiée de l'instruction du comité de salut public pour le tir des obus : ils sont dans des caisses, il faut les placer à bord dans un lieu sûr et à l'abri du feu.

Ce n'est pas tout ; comme l'Anglais, par tous les moyens, veut anéantir la liberté du peuple français et qu'avec des forces immenses il veut détruire les forces navales de la république sous tes ordres, le comité a cru nécessaire de mettre à ta disposition

une autre mesure très-efficace et infaillible pour détruire notre ennemi. Si jamais il osait mettre à exécution ses projets pour détruire les forces navales de la Méditerranée, tu auras de grands moyens entre les mains; je suis persuadé que tu en feras usage dans l'occasion. Extermine l'Anglais et tous les autres ennemis de la république.

Ce sont des boulets incendiaires qui brûlent dans l'eau; si tu peux parvenir à en mettre un ou plusieurs dans le bas des vaisseaux ennemis, il faut qu'ils brûlent; si tu as occasion d'en faire usage, fais-le à coup sûr, et à ne pas en perdre un seul; tu en recevras quatre cents très-incessamment; ils sont partis en poste, deux cents pour le port la Montagne, deux cents pour Nice..... Il est bien intéressant que Calvi soit secouru; c'est par courrier extraordinaire que je fais partir ce paquet.....

Le commissaire,

Signé DALBARADE.

(Z) *Le général commandant l'artillerie de l'armée d'Italie au contre-amiral Martin.*

Nice, 12 fructidor.

Quarante-cinq bouches à feu pour siége, avec un équipage complet, s'embarquent à Antibes pour une expédition projetée et d'une grande conséquence.

Il serait nécessaire d'avoir le plus possible de chaloupes canonnières et felouques armées pour pouvoir les escorter et mettre la police parmi un aussi grand nombre de petits bâtiments.

Je te prie de voir ce que tu pourras attacher pour ce service; il faudrait aussi un officier de marine intelligent et ferme qui pût en imposer, avec qui je pusse correspondre et qui pût commander un convoi aussi important.

N'entendant rien à la navigation, tu sens qu'il faut qu'il y ait un homme qui puisse diriger l'exécution de tout ce qui tient à ce détail.

Signé BUONAPARTE.

ANNEXES. — CHAPITRE IV.

(A*) *La commission de la marine au contre-amiral Martin.*

Paris, 30 frimaire an III.

Citoyen, la commission s'empresse de te faire passer copie de l'arrêté du comité de salut public du 21 de ce mois, portant que tu conserveras le commandement des forces navales de la Méditerranée qui t'a été déféré par la convention nationale.

Signé DAVID, adjoint.

Extrait des registres du comité de salut public.

21 frimaire an III.

Le comité de salut public arrête que le contre-amiral Martin conservera le commandement des forces navales de la Méditerranée qui lui a été déféré par la convention nationale.

La présence de tout autre officier général, quel que soit son rang d'ancienneté, ne pourra apporter aucun changement à cette disposition.

Signé au registre, et présents à la délibération, PELET, DELMAS, FOURCROY, MERLIN (de Douai), PRIEUR (de la Marne), RICHARD, GUYTON, CAMBACÉRÈS, CARNOT, BOISSY D'ANGLAS, ANDRÉ DUMONT, DUBOIS-CRANCÉ.

Pour copie conforme,

Signé DALBARADE.

(*B**) *Les représentants du peuple envoyés par la convention nationale près les armées des Alpes et d'Italie,*

Considérant qu'il est urgent de mettre à exécution les ordres donnés par le comité de salut public,

Arrêtent que l'embarquement des troupes desti-

nées à l'expédition maritime se commencera le 23 du courant, qu'à cet effet le citoyen Mouret, général en chef de l'armée de terre, le citoyen Martin, contre-amiral, et le commandant d'armes, se concerteront entre eux pour déterminer le lieu le plus convenable à cet embarquement;

Arrêtent enfin que le présent sera communiqué au représentant du peuple JEAN BON SAINT-ANDRÉ, pour donner les ordres qu'il jugera nécessaires de sa part, à l'effet d'assurer l'exécution de ceux donnés par le gouvernement.

Au port la Montagne, le 20 pluviôse an III.

Signé F. J. RITTER, SALICETTI.

(*C**) *Le représentant du peuple* LE TOURNEUR (de la Manche), *etc.*,

Arrête que le contre-amiral Martin, commandant, etc....., me fera remettre, toutes les vingt-quatre heures, les mouvements de la table de loch, ainsi que la note des signaux qui se feront dans les vingt-quatre heures, avec leur expression.

A bord du *Sans-Culotte*, le 7 ventôse an III, à 8 heures du matin.

Signé LE TOURNEUR (de la Manche).

(*D**) *Extraits du rapport du contre-amiral Martin sur les événements des* 23, 24 *et* 25 *ventôse an III* (14, 15 et 16 mars 1795).

..... Notre ligne, quoique le vent fût à peu près calme pendant toute la nuit, était assez bien formée. Dix vaisseaux ennemis qui étaient en calme eurent des vents de terre de la partie du nord-nord-ouest, et s'en venaient grand frais sur le *Ça-ira* et le *Censeur*, pour couper ces deux vaisseaux qui étaient aussi en calme. A six heures et demie du matin, nous étions bâbord amures, avec une très-petite brise de la partie du sud; à la même heure, le combat s'engagea avec le *Censeur* et le *Ça-ira*, et l'avant-garde de l'armée anglaise. Le feu fut terrible à bord du *Ça-ira* et du *Censeur*. Bientôt les deux premiers vaisseaux anglais furent obligés de se replier; ils furent remplacés par les deux suivants de 74, soutenus par l'amiral Hotham, avec son vaisseau à trois ponts. Au bout d'une heure et demie de combat, les deux vaisseaux de 74 furent démâtés de leurs grands mâts et mâts d'artimon; cette mâture leur tomba sur le couronnement. Le *Ça-ira* ne tarda pas à être ras comme un ponton; alors il amena. Ce vaisseau m'a paru beaucoup caler, et *j'ai jugé, étant fort près du combat*, qu'il coulait à fond.

Nota. Ce qui paraît assurer encore plus positivement que le *Ça-ira* a coulé, c'est que le *Censeur*,

avant d'avoir amené, a abordé ce vaisseau, et a paru lui prendre son monde. Les canots anglais qui l'ont amariné n'ont été occupés, pendant longtemps, qu'à transporter à bord du *Censeur* l'équipage du *Ça-ira*; d'ailleurs, tous les rapports sont unanimes à cet égard.

Le *Censeur* a encore continué le combat pendant quelques instants, mais il a fini par arriver sur le général anglais et a amené son pavillon.

Il n'est pas possible de faire une plus belle résistance que celle de ces deux vaisseaux; leur feu a été aussi terrible que bien dirigé, et les équipages ont montré le courage le plus étonnant.

Pendant que l'ennemi, profitant de la brise qui venait de terre, approchait assez vite, notre ligne était immobile; le calme profond faisait abattre nos vaisseaux de différents bords. M'étant aperçu que nous allions avoir le même vent, je signalai de prendre les amures à tribord. Plusieurs vaisseaux, notamment l'*Alcide*, le *Guerrier* et le *Conquérant*, se laissèrent masquer par la brise de nord; s'ils avaient prévenu cette brise, et fait attention au signal, qui leur indiquait de prendre les amures à tribord, ils n'eussent pas fait chapelle et été obligés de faire le tour. Le vent calma peu après; les vaisseaux ne gouvernaient plus à la queue de la ligne. Ils mirent des canots à la mer, se servirent de leurs avirons de galère pour se faire abattre et tâcher d'approcher des

ennemis. Toutes ces tentatives furent sans succès, et les vaisseaux ne purent changer de position.....

..... Au matin, j'avais déjà signalé de former une ligne de bataille sans avoir égard aux postes pour dégager un vaisseau qui combat contre plusieurs. Ce signal, on ne peut plus clair, fut répété partout; celui d'approcher l'ennemi à portée de pistolet le fut également, ainsi que celui de prendre les amures à tribord. Ces divers signaux indiquaient bien le seul mouvement qu'il y eût à faire. Mais le vaisseau de tête *le Duquesne*, qui avait, ainsi que le *Tonnant* et la *Victoire*, une petite brise de nord-nord-ouest variable au nord-est, alla contre les ordres donnés prolonger une partie de la ligne ennemie. Cependant, si le *Duquesne* eût obéi aux signaux, il fût arrivé vent arrière sur le *Censeur* et le *Ça-ira;* la *Victoire* et le *Tonnant* l'auraient suivi, on aurait dégagé nos vaisseaux et coupé probablement aux Anglais les deux démâtés par le feu constant et roulant du *Censeur* et du *Ça-ira* qui avaient même fait brasser à culer le général anglais. La tête de la ligne ennemie ne pouvait être secourue par ses autres vaisseaux: ils étaient en calme et avaient mis leurs canots à la mer pour prendre la position la plus avantageuse.

Le *Duquesne* tint constamment le vent; il alla prolonger fort au vent la ligne ennemie; il retint même plus encore le vent, car il passa au moins à trois quarts de lieue de l'armée anglaise. La *Victoire* et le *Ton-*

nant le suivirent dans ses mouvements d'après l'ordre de former, sur le *Duquesne*, la ligne de bataille; mais, en faisant ce signal secondaire, était-il à présumer que le *Duquesne* manquât aux signaux précédents qu'il avait répétés lui-même ?...

Je signalai au *Duquesne* d'arriver, mais inutilement. Peut-être n'a-t-il pas vu ce signal. Celui au vaisseau de tête de diminuer de voiles fut aussi sans succès.

L'ennemi avait, pendant quelque temps, perdu l'espoir de couper nos deux vaisseaux; mais il y fut déterminé par la manœuvre de notre avant-garde.

Le *Timoléon*, qui était en calme, parvint à avoir un peu de vent, et manœuvra en serrant l'ennemi au feu au point que je lui fis le signal de tenir le vent, dans la crainte qu'il ne fût démâté et ne tombât dans la ligne ennemie. Ce fut alors que le *Ça-ira* et le *Censeur* démâtèrent et qu'ils amenèrent leurs pavillons... A midi, le *Duquesne* tenait encore le vent... (1)

Signé MARTIN.

(1) Ce rapport nous paraît très-remarquable, et nous ne pouvons résister au désir d'en faire ressortir les traits saillants qui prouvent le caractère bienveillant de l'amiral.

En effet, on ne peut se dissimuler que, sans les fausses manœuvres de quelques-uns de ses capitaines, il n'eût remporté un grand avantage sur l'ennemi; néanmoins il raconte la conduite des bâtiments sans y attacher les noms des capitaines et sans avoir une amère parole contre eux. Deux autres se font prendre par leur inexécution constante

des signaux et leurs fautes répétées; non-seulement il ne les accuse pas, mais encore paraît oublier leur conduite avant le combat; par des paroles chaleureuses il relève leur héroïsme et les absout en quelque sorte de la position fâcheuse dans laquelle ils ont contribué à mettre son escadre.

(*Note de l'A.*)

EXTRAIT DU REGISTRE DES SIGNAUX DE LA MAJORITÉ,

SIGNAUX FAITS PENDANT LES 22, 23 ET 24 VENTÔSE AN III (13, 14 et 15 mars 1795).

Combat du cap Noli.

HEURES.	SIGNAUX ET ORDRES.	OBSERVATIONS.
h. m.		
Le 22.		
Midi.	Exécution du mouvement de virer lof pour lof.	A midi, le représentant et l'amiral sont passés à bord de la *Minerve*.
10	Au *Hasard*, de passer à poupe.	
30	A l'arrière-garde, de serrer la ligne.	Le *Duquesne* a commencé à virer, le vent presque calme.
»	Passer aux signaux du petit cahier.	
»	Au *Mercure*, de serrer la ligne et de faire passer le même ordre à la voix.	
35	Répété le signal de faire rougir les boulets.	
50	A toute l'armée, de répéter les signaux.	
»	Les deux armées à bords opposés, celle de la république étant au vent, ordre au vaisseau de tête de prolonger la ligne ennemie, et, dès qu'il aura dépassé le serre-file, de tenir le vent sans changer d'amures, toute l'armée le suivant dans ses mouvements.	Les vaisseaux de tête ennemis ont laissé arriver; la tête de l'escadre anglaise restait au nord, la queue à l'est quart nord-est, le centre au nord-est.
»	Au *Sans-Culotte*, de serrer la ligne.	

		lotte.	A deux heures et demie, l'*Alcide* et le *Ça-ira*, qui étaient sous le vent de la ligne, ont viré, mais ni l'un ni l'autre n'a mis sa grande voile.
1	5	Approcher l'ennemi à portée de pistolet.	Le *Duquesne* avait déjà beaucoup gagné les quatre
	7	A la *Victoire*, de serrer la ligne.	
2	50	Au vaisseau de tête, de tenir le vent B. A. et aux autres de le suivre par un mouvement successif.	vaisseaux que l'amiral avait l'intention de couper, mais le vent ayant calmé à ne pouvoir gouverner, et ces vaisseaux s'étant mis dans leur ligne, on a donné l'ordre ci-contre pour reformer la ligne de bataille et conserver le vent; on a d'autant mieux fait que, fort peu de temps après, les vents qui étaient ouest-sud-ouest ont passé au sud-est, ce qui nous aurait mis sous le vent.
3	00	Exécution du mouvement ordonné.	
	15	A l'arrière-garde, de serrer la ligne.	
	30	Éteindre les fourneaux à rougir les boulets.	
	42	Répétition au vaisseau de tête de tenir le vent.	
	47	Au *Ça-ira* et à l'*Alcide* de forcer de voiles.	Ces deux vaisseaux à 2 lieues de l'arrière.
4	8	Au *Duquesne*, de serrer le vent.	Les vents à l'est, le centre de l'armée ennemie à l'est-nord-est.
	26	La *Victoire* signale deux voiles à l'ouest.	C'était un brick et une tartane.
	30	Au *Hasard* et au *Scot*, de passer à poupe.	
	35	Au *Guerrier*, de prendre son poste.	
	45	Aux vaisseaux arriérés, de forcer de voiles.	
	50	Le général est mécontent de la manœuvre du *Ça-ira* et de l'*Alcide*.	Ces deux vaisseaux ralliaient sous les huniers seulement, quoiqu'ils fussent encore à une demi-lieue de nous.
	55	Au vaisseau de tête, de diminuer de voiles.	
5	0	Défense aux bâtiments qui ne sont pas répétiteurs de répéter les signaux.	
	»	A l'armée, de virer vent devant par la contre-marche.	
	10	Au *Guerrier*, de forcer de voiles.	Ce signal a été appuyé d'un coup de canon, ainsi que celui de mécontentement de manœuvre au *Ça-ira*, qui n'avait pas répondu.
	15	Exécution du mouvement ordonné.	

Suite du 22 ventôse.

HEURES.	SIGNAUX ET ORDRES.	OBSERVATIONS.
h. m.		
30	La *Friponne* ayant passé à poupe, le général a dit au contre-amiral Delmotte qu'il envoyait le *Scot* à ses ordres pour qu'il lui fît prolonger la ligne de l'avant-garde au centre, qu'il en ferait autant avec le *Hasard*, du centre à l'arrière-garde.	
35	Ordre verbal au *Hasard* de dire au *Scot* de rallier la *Friponne*, puis de rester près du *Général*.	
40	Le *Duquesne* signale ne pouvoir virer vent devant.	Au soleil couché, la ligne était bien formée, à l'exception des distances; les deux vaisseaux arriérés avaient rallié à la faveur d'une petite brise de sud-ouest, et fort heureusement, car le vent calma presque aussitôt, au point que le *Duquesne* ne put virer vent devant.
45	Virer lof pour lof par la contre-marche.	
50	Exécution du mouvement ordonné.	
»	Ordre verbal au *Guerrier* de faire de la voile et de serrer la ligne.	Ce vaisseau était de l'arrière et avait diminué de voiles; le général a passé en revue tous les vaisseaux et leur a donné le même ordre.
7 8	Le *Mercure* a démâté de son grand mât de hune; on lui a parlé aussitôt et il a eu ordre de se réparer de suite; le *Scot* a reçu ordre d'aller dire à la frégate de la 3e division de	A six heures, l'armée ennemie restait au nord-est quart est bâbord amures à environ 1 lieue; à cinq heures quarante-cinq minutes, les vents ayant adon-

		se rendre auprès du *Mercure* pour lui donner tous les secours possibles.	né à l'ennemi, six ou sept vaisseaux de leur tête gouvernaient à peu près sur le huitième vaisseau de notre ligne; c'est alors que le général fit virer lof pour lof pour lui faire changer son mouvement, ce qui réussit parfaitement, puisqu'il laissa arriver aussitôt de trois ou quatre quarts; ce mouvement ne fut exécuté qu'à sept heures.
8	0	A l'armée, de serrer la ligne.	
9	0	Augmenter de voiles (pour conserver l'avantage du vent).	
10	45	Une frégate a tiré un coup de canon.	On n'en sait pas le motif. Les vents au sud-ouest bon frais, mer grosse.
4	0	Ordre verbal au *Hasard* d'aller s'informer de la position du *Mercure*.	
5	45	Guidon de reconnaissance. } Appuyés d'un	Au jour, on a eu connaissance des Anglais; nos vaisseaux étaient sans ordre et point ralliés.
	»	Ralliement génér. et absolu. } coup de canon.	
6	30	Mêmes signaux appuyés d'un autre coup de canon.	A six heures quarante-cinq minutes, on a eu connaissance de plusieurs vaisseaux anglais sous le vent : ils paraissaient être sans ordre, et restaient à l'est-nord-est. Notre escadre était dans le plus mauvais ordre possible, la moitié des vaisseaux se trouvait à 1 lieue sous le vent lorsqu'on fit le signal de former une prompte ligne de bataille sans avoir égard aux postes. Le général parcourut tous les vaisseaux pour les faire rallier.
	»	Former une prompte ligne de bataille, sans égard au poste, etc.	
7	0	Le *Hasard* rend compte qu'il n'a pu trouver le *Mercure;* que le *Ça-ira* a abordé, cette nuit, la *Victoire*, qui lui a fait plusieurs avaries, entre autres dans ses chaînes d'artimon, et emporté un hunier qui ne peut plus être remplacé en cas de besoin.	
8	15	La *Victoire* au *Peuple-Souverain*, de forcer de voiles.	
	45	A l'*Alcide*, de serrer la ligne.	
9	0	Le *Timoléon* à l'*Artémise*, de passer à poupe.	
	15	L'*Heureux* signale que le *Ça-ira* ne peut tenir	On a aperçu un vaisseau tirant des coups de canon.

Suite du 22 ventôse.

HEURES.		SIGNAUX ET ORDRES.	OBSERVATIONS.
h.	m.		
		son poste, qu'il est dégréé et a des avaries dans les mâts de hune.	
	20	Ordre à la *Vestale* de passer à poupe.	
	30	A la *Vestale*, de donner la remorque au vaisseau démâté.	Le *Ça-ira* paraissait engagé par une frégate ennemie qui le canonnait par derrière; ce qui détermina l'amiral à faire virer l'armée vent devant pour aller le dégager. Le général avait été obligé de parcourir plus de 3 lieues pour faire rallier les vaisseaux arriérés, et la frégate se trouvait fort éloignée du corps de bataille; le *Sans-Culotte* et le *Barra*, deux vaisseaux marchant bien, étaient les plus de l'arrière; on n'avait pas connaissance du *Mercure*. A dix heures quinze minutes la *Vestale* avait joint le *Ça-ira*, et à dix heures vingt-cinq minutes elle lui avait donné la remorque; à ce moment, le *Ça-ira* était canonné par derrière par un vaisseau anglais; la frégate anglaise avait viré lof pour lof et s'était éloignée.
	»	L'*Artémise* demande à passer à poupe (accordé).	
	50	Faire virer l'armée vent devant tout à la fois (appuyé d'un coup de canon).	
10	0	Le *Sans-Culotte* signale que le *Ça-ira* demande tant d'heures pour se réparer.	
	30	Exécution du mouvement ordonné.	
	35	Former une prompte ligne de bataille sans égard au poste, etc.	
	50	Signal au *Sans-Culotte* et au *Barra* de virer vent devant.	
11	0	Serrer la ligne (à toute l'armée).	Une partie de l'armée ennemie restait au nord-nord-est.
	»	Faire rougir les boulets.	

	A l'arrière-garde, de forcer de voiles.	
»	A l'*Heureux*, de forcer de voiles.	
10	Former une ligne très-serrée pour dégager un vaisseau qui combat contre plusieurs.	Le *Ça-ira* combattait toujours le vaisseau anglais, la *Vestale* le remorquait.
15	Au *Barra*, de virer vent arrière.	Ayant manqué à virer vent devant.
20	Au *Sans-Culotte*, d'arriver.	
25	A l'arrière-garde, d'arriver.	
30	A l'avant-garde d'arriver (appuyé d'un coup de canon).	Appuyé d'un deuxième coup de canon, le signal n'ayant pas été exécuté.
»	A tous les bâtiments, de répéter les signaux.	
40	Faire arriver toute l'armée au nord (appuyé d'un coup de canon).	
45	Ordre de gouverner nord-est.	Les vaisseaux ayant été trop longs à arriver, on a dû changer l'aire-de-vent.
»	Exécution du mouvement.	Le *Sans-Culotte* a été le dernier à exécuter. Cette route menait l'armée sur le *Ça-ira*.
50	Répétition du même ordre.	
Le 23.		
Midi 15	Faire forcer de voiles à toute l'escadre.	
35	Prévenir le *Ça-ira* que l'armée va à son secours, et qu'en conséquence il doit manœuvrer pour venir au-devant d'elle.	Plusieurs vaisseaux anglais l'avaient approché et, passant à poupe, lui envoyaient leur volée.
40	A l'*Alcide*, de tenir le vent.	Ce vaisseau gouvernait au nord-nord-est.
45	Ordre verbal au *Censeur* de forcer de voiles et de tenir le vent pour aller porter secours au *Ça-ira*.	Il interprète mal cet ordre, et va prendre la remorque du *Ça-ira*.
1 0	A l'armée, de serrer le vent.	La *Vestale* avait ramené le *Ça-ira* dans l'escadre.
10	Au *Hasard*, de passer à poupe.	
15	Au *Censeur*, de serrer le vent.	
»	Cesser le combat.	Le *Tonnant*, le *Guerrier* et l'*Alcide* tiraient sur l'ennemi à une très-grande distance et sans ordre.

HEURES.	SIGNAUX ET ORDRES.	OBSERVATIONS.
h. m.		
20	Former une ligne de bataille, sans égard aux postes en se formant sur le *Tonnant*.	
25	Ordre verbal au *Hasard* d'aller savoir les avaries du *Ça-ira*, de lui dire de tâcher de se tenir au vent pour se réparer et de dire au *Censeur* de reprendre son poste.	
»	Aux vaisseaux arriérés, de forcer de voiles.	Le *Sans-Culotte* était serre-file et restait en panne malgré le signal.
30	La tête ennemie engage le combat avec notre arrière-garde.	Le *Barra* a tiré le premier.
35	A l'avant-garde, de diminuer de voile.	
1 40	A l'armée, de virer vent devant par la contre-marche.	Pour dégager la queue de notre ligne qui était engagée avec la tête de la ligne ennemie, le mouvement d'arrivée pour dégager le *Ça-ira* avait mis de la confusion dans notre ligne; le *Sans-Culotte*, particulièrement, avait viré très-tard, et, s'étant trouvé arriéré, a été canonné par la ligne anglaise qui s'était formée.
48	Exécution.	
2 0	Au *Guerrier*, de forcer de voiles.	
5	A l'armée, de serrer la ligne.	
3 5	Au vaisseau de tête, de diminuer de voiles.	
»	A l'*Artémise*, de se tenir à portée de voix pour recevoir les ordres du général.	
15	Permettre ou ordonner au vaisseau désem-	

		paré et se mettre à couvert de la ligne pour se réparer.	
	35	Au *Censeur*, de virer vent devant.	
	40	Ordre verbal à l'*Artémise* d'aller dire au *Censeur* de larguer la remorque du *Ça-ira* et de reprendre son poste dans la ligne, de dire à la *Vestale* qu'elle seule est chargée de remorquer le *Ça-ira*. Pour éviter le temps qu'exigerait le changement de remorque, l'*Artémise* a été chargé de dire au *Censeur* de ne remettre la remorque à la *Vestale* que quand il aurait mis le *Ça-ira* dans l'escadre.	
4	7	Appeler à poupe toutes les frégates et corvettes.	
4	30	Le *Scot* a reçu l'ordre verbal de rallier le contre-amiral Delmotte, et de lui dire que le général l'engageait à faire parcourir la ligne par cette corvette, depuis le centre jusqu'à la tête, pour recommander aux capitaines de serrer la ligne, autorisant le capitaine de ce brick à donner des ordres, à ce sujet, aux capitaines qui se laisseraient arriérer.	
5	0	A l'armée, de rectifier l'ordre actuel.	
	10	Envoyé, à bord du *Sans-Culotte*, chercher l'officier pratique.	Le pilote côtier de la *Minerve* n'ayant pu répondre à aucune question sur la position de l'escadre par rapport à la terre.

Suite du 23 ventôse.

HEURES.	SIGNAUX ET ORDRES.	OBSERVATIONS.
h. m.		
15	A la *Brune*, de serrer le vent.	
20	Le *Sans-Culotte* demande que l'armée laisse arriver.	On a cru qu'il s'était trompé dans la répétition des signaux.
25	Avertir le *Sans-Culotte* qu'il se trompe dans la répétition des signaux.	
30	Le *Hasard* rend compte que le *Ça-ira* lui a dit avoir démâté cette nuit par le tangage, qu'il n'a eu que quatre hommes tués dans le combat, qu'il a eu peu de dommage, qu'il va s'occuper à se réparer et qu'il espère avoir demain matin un petit hunier établi.	
40	Faire virer l'armée vent devant tout à la fois.	Les vents ayant passé au sud-ouest, nous étions alors fort près de terre, nous croyant dans le golfe de Gênes; l'armée anglaise restait au nord, le chef de file au nord-ouest, environ à 1 lieue et demie, la terre de l'est-nord-est à l'est-sud-est.
50	Annulement (les vents étant repassés au sud).	
7 00	Le *Sans-Culotte* a hélé et a demandé si l'intention du général était de faire des signaux pendant la nuit, qu'étant arriéré il craignait de ne pas les apercevoir. On lui a répondu que, dans le cas où on en ferait, le premier serait de prendre tribord amures.	A six heures et demie, l'officier pratique est venu à bord, et a dit avoir relevé le tain de la *Spezzia* à l'est-quart-nord est du compas; il a dit avoir compté seize vaisseaux de guerre ennemis, dans le nombre des-

9	30	Ayant approché à portée de voix du *Ça-ira*, on lui a demandé dans quel état il était, s'il avait des vergues de hune et des huniers de rechange. Il a répondu qu'il avait été très-endommagé dans le combat, qu'un boulet avait traversé son grand mât, qu'il avait un boulet dans sa vergue de misaine, que tout son gréement avait été haché, qu'il avait encore un petit hunier neuf ainsi qu'un grand hunier qu'on s'occupait à raccommoder. On n'a pu entendre ce qu'il a répondu au sujet des vergues de rechange. On lui a demandé pourquoi ce rapport n'était pas le même que celui qu'il avait fait faire par le *Hasard*. Il a répondu qu'il ne s'était pas encore aperçu de tout le dommage. On lui a demandé à quelle heure et comment il avait démâté. Il a répondu que c'était à huit heures du soir, en forçant de voiles pour serrer la ligne, qu'il s'était trouvé entre quatre vaisseaux. Il était alors sous le vent de la ligne, et environ, par son centre, remorqué par le *Censeur;* le vent était presque calme et variable du sud au sud-ouest. On a voulu virer vent devant pour rallier l'escadre, et en même temps passer à poupe du *Ça-ira* pour lui réitérer les demandes	quels on avait reconnu trois pavillons napolitains ; le *Berwick* aurait porté ce nombre à dix-sept vaisseaux dans ces parages, tandis qu'au port la Montagne on assurait au représentant que les ennemis n'avaient que treize vaisseaux disponibles. Sur nos quinze, le *Mercure* s'est séparé hier au soir après avoir cassé son mât de hune, et je ne sais comment il a pu abandonner l'escadre, parce que, lors de cette avarie, j'étais auprès de lui, et lui ordonnai, le connaissant bon marcheur, de se réparer en tenant son poste; il avait même répondu à cet ordre. Le *Sans-Culotte* avait été arriéré pendant tout le jour et sous le vent, ainsi que le *Barra* et le *Conquérant;* le capitaine du *Sans-Culotte* m'a fait dire que le vaisseau gouvernait fort mal quand il ventait peu. Il y a apparence que le branle-bas et les préparatifs de combat avaient pu influer sur la marche de ce vaisseau. On avait connaissance de l'ennemi par les feux de ses vaisseaux qui ne paraissaient pas à 1 lieue de distance; à minuit et demi, l'armée anglaise a fait des signaux avec des amorces. Toute la nuit, le vent presque calme, du sud au sud-sud-ouest; notre ligne n'était pas trop formée, mais les vaisseaux assez ralliés; le chef de file était au nord-ouest du nôtre. A minuit, le *Sans-Culotte* était dans nos eaux.

HEURES.	SIGNAUX ET ORDRES.	OBSERVATIONS.
h. m.	auxquelles il n'avait pas répondu, et lui ordonner de virer de bord quand il le pourrait pour rallier la ligne. Ce projet n'a pu être exécuté ; la frégate ayant manqué à virer deux fois de suite, elle a été obligée de virer lof pour lof et ensuite de tenir le vent tribord amures pour rallier l'escadre.	Au jour, on aperçut le *Ça-ira*, encore remorqué par le *Censeur*, en avant et assez éloigné de l'armée et qui, sans doute, n'avait pu virer à cause du calme ; on apercevait aussi dix voiles ennemies en avant et en calme; mais à six heures et demie, le vent étant venu de terre de la partie du nord-nord-ouest, l'ennemi l'eut le premier, et, se formant en ligne de bataille, profita de cet avantage pour couper ces deux vaisseaux qui engagèrent le combat; nous étions absolument en calme ; la frégate était à demi-portée de canon de l'ennemi; on n'avait pas connaissance du *Sans-Culotte* ni de la *Vestale ;* la frégate ne gouvernant pas, on mit un canot à la mer pour nous éloigner de l'ennemi.
10 15	On a hélé le *Sans-Culotte*, et le *Général* lui a fait dire que, quand il pourrait virer pour prendre les eaux de la ligne, il devait le faire. Il a répondu à cet ordre ; il lui a été recommandé de faire le plus de voiles possible dès qu'il serait dans les eaux de la ligne pour s'y maintenir.	
6 10	Branle-bas et se préparer au combat.	
15	Signal de forcer de voiles.	
»	Former une prompte ligne de bataille sans égard aux postes.	Nous commencions à avoir un peu de brise, notre ligne assez formée et manœuvrant pour aller dégager les deux vaisseaux attaqués ; les Anglais paraissent tenir le vent et abandonnent le projet de couper nos deux vaisseaux.
7 20	Former une ligne très-serrée sans avoir égard aux postes, pour dégager un vaisseau qui combat contre plusieurs.	

	30	Ordre de bataille, tribord amures.	L'armée n'a pas exécuté assez vite l'ordre de prendre les amures à tribord ; une partie des vaisseaux s'est laissé masquer.
	»	Ralliement général et absolu à l'ordre indiqué.	
	35	Approcher l'ennemi à portée de pistolet.	
	50	Former la ligne sur le *Duquesne*.	
	55	Au *Duquesne*, d'arriver.	On fut contraint de lui faire ce signal, puisqu'il n'exécutait pas le signal fait à sept heures vingt minutes, et que, conduisant la ligne, au lieu d'arriver entre nos deux vaisseaux et l'escadre ennemie, il tenait le vent et passait au vent de l'escadre anglaise.
	»	Au *Timoléon*, de tenir le vent.	
8	00	Au *Duquesne*, de prendre son poste.	
	15	Au *Timoléon*, de prendre son poste.	
	»	Former une ligne très-serrée sans égard aux postes, pour dégager un vaisseau qui combat contre plusieurs (répété pour la deuxième fois).	
	20	Serrer davantage l'ennemi au feu.	Aucun vaisseau de l'avant-garde n'arrivait pour exécuter l'ordre ; le *Tonnant* l'avait répété sans exécuter.
	25	Au *Guerrier*, de prendre son poste.	
	30	Le *Tonnant* répète au *Duquesne* l'ordre d'arriver.	
	50	Approcher l'ennemi à portée de pistolet (deuxième fois).	A ce moment, on vit tomber le grand mât et le mât d'artimon d'un vaisseau anglais de 74.
9	00	Au vaisseau de tête, de diminuer de voiles.	Le *Duquesne* n'a pas exécuté ce signal.
	5	A la *Friponne*, de passer à poupe. Le canot de la *Friponne* étant venu à bord, le contre-amiral Delmotte a fait dire que, voyant le *Général* à la tête de la ligne, il était resté à la queue pour faire rallier l'arrière-garde; le *Général* lui a fait répondre que son intention étant de rester à la	

Suite du 23 ventôse.

HEURES.	SIGNAUX T ORDRES.	OBSERVATIONS.
h. m.	tête, il l'engageait à continuer de faire rallier l'arrière-garde, et de faire serrer l'ennemi au feu le plus qu'il pourrait.	
45	A l'avant-garde, d'arriver.	
10 00	Un aide-major a été expédié pour aller à bord de tous les vaisseaux leur dire que le *Général* avait fait le signal d'arriver, de serrer l'ennemi au feu et de l'approcher à portée de pistolet, et qu'il était mécontent qu'aucun n'eût exécuté.	A dix heures, on s'est aperçu que le *Ça-ira* n'avait plus de pavillon et qu'il avait cessé son feu. A dix heures dix minutes, son mât de misaine est tombé; à dix heures et demie, le grand mât et le mât d'artimon d'un vaisseau anglais de 74 sont tombés; à onze heures, on s'est aperçu que le *Censeur* avait amené; à onze heures dix minutes, on a vu tomber son grand mât.
15	Au *Hasard*, de passer à poupe.	
11 00	Au *Timoléon*, de tenir le vent.	Son grand mât de perroquet venait de tomber; c'est le seul vaisseau qui ait exécuté l'ordre de serrer l'ennemi au feu.
35	Le *Hasard* a eu ordre de courir à l'est pour voir s'il n'aurait pas connaissance du *Sans-Culotte* et de la *Vestale*, et de prendre garde de se compromettre (il y avait une frégate anglaise dans cette partie).	L'officier major est revenu après avoir été à bord de tous les vaisseaux; le *Barra* a dit n'avoir pu arriver à cause de la grosse mer et du calme, et n'avoir pas eu connaissance du signal d'approcher l'ennemi à portée de pistolet. L'*Alcide*, le *Généreux*, le *Peu-*

			ple-Souverain, l'*Heureux* et le *Conquérant* l'ont aperçu, mais n'ont pu l'exécuter par les mêmes causes que le *Barra*.
	45	Au *Timoléon*, de tenir le vent.	Pour le faire sortir du feu, il paraissait abîmé dans ses manœuvres et sa voilure, et se trouvait seul exposé au feu de plusieurs vaisseaux.
	»	Le *Peuple-Souverain* a fait un signal qu'on n'a pu comprendre.	
24 Ventôse.			
Midi	25	Au *Timoléon*, de prendre son poste.	
	35	Ralliement au *Tonnant* et à la *Victoire*.	Pour tâcher de rallier l'escadre et être à même de faire un mouvement, nous n'avions alors que cinq vaisseaux en ligne, l'*Alcide*, le *Généreux*, l'*Heureux*, le *Peuple-Souverain* et le *Conquérant*. Le *Timoléon* était serré au feu et manœuvrait pour rentrer dans la ligne qui se prolongeait est et ouest. La *Victoire* et le *Tonnant* de l'avant à une très-grande distance, manœuvrant pour se mettre dans la ligne; le *Duquesne*, qui l'avait quittée, cherchait à la reprendre; le *Barra* et le *Guerrier* manœuvraient pour en prendre la queue; le vent à l'est, presque calme, l'horizon très-brumeux, l'ennemi sous le vent. Les deux anglais démâtés, un autre vaisseau anglais ainsi que le *Censeur* et le *Ça-ira* nous restaient dans le sud-est quart est.
	45	Au *Hasard*, de rallier.	
	55	A l'*Alcide*, d'augmenter de voiles.	
	»	A l'*Artémise*, d'envoyer son canot à bord du *Scot* pour lui dire de rallier le *Général*.	
1	00	Au *Scot*, de passer à poupe.	
	25	La *Brune* demande à donner la remorque au *Timoléon* (accordé).	
	30	Faire cesser le combat (l'ennemi était hors de portée).	On a envoyé un officier major à bord de la *Friponne* engager le contre-amiral Delmotte à se concerter avec le général sur la position de l'escadre; à dix heures vingt minutes il s'est rendu à bord.
	»	A l'armée, tenir le vent et gouverner au nord-est.	

HEURES.		SIGNAUX ET ORDRES.	OBSERVATIONS.
h.	m.		
	»	Ralliement.	
2	30	Le *Timoléon* demande à quitter son poste, parce qu'il est totalement dégréé, et demande une remorque (accordé).	La *Brune* faisait route pour la lui donner.
3	00	Au *Conquérant*, d'accompagner le *Timoléon*.	La ligne tenait le vent; le *Timoléon* restait sous le vent, la *Brune* n'avait pas encore pu le joindre.
	»	Signal de ralliement.	
	5	A l'*Artémise*, de dire au *Tonnant* de prendre les mêmes amures que nous et de rallier.	
	10	Ralliement au *Guerrier* (appuyé d'un coup de canon).	Il tirait sans ordre sur une frégate très-éloignée, au lieu de prendre poste.
	»	Ordre aux vaisseaux au vent d'arriver.	
	50	A l'*Alcide*, de cesser le feu.	Il avait imité le *Guerrier* et n'avait pas obéi au signal de ralliement.
4	00	Un officier de la *Victoire* est venu à bord, et a dit que ce vaisseau avait beaucoup souffert dans sa mâture, voilure, gréement et corps de bâtiment, qu'il avait ses deux vergues de rechange abîmées, qu'il n'avait	On commençait à se rallier. Les ennemis s'éloignaient et entouraient les vaisseaux démâtés.

		qu'un petit hunier de rechange; il a été chargé de dire à son capitaine que le *Général* lui recommandait de se réparer promptement pour être en état de suivre l'escadre.	
	15	Le *Timoléon* signale une voie d'eau.	Aperçu.
	55	Le *Timoléon* signale des avaries dans le mât de misaine.	Aperçu.
	»	Ordre au *Timoléon* d'envoyer un canot à bord du *Général*.	
5	10	Le *Timoléon* signale des avaries dans le grand mât.	Aperçu.
5	15	Le *Tonnant* envoie un officier rendre compte que le vaisseau n'a pas d'avaries considérables; il a un boulet dans son grand mât, un dans son grand mât de hune; il a une vingtaine d'hommes tués et blessés, il est en état de faire de la voile.	
	20	Le *Timoléon* envoie un officier rendre compte de ses avaries; la mèche du mât de misaine est coupée; le petit mât de hune a deux boulets qui le traversent; le grand mât a reçu trois boulets; le mât de perroquet de fougue, coupé aux trois quarts, est hors de service; le vaisseau fait 20 pouces d'eau par heure; un des mâts de hune de rechange est coupé en deux endroits; il a douze morts et trente blessés. L'officier rapporte que l'*Heureux*	

Suite du 24 ventôse.

HEURES.	SIGNAUX ET ORDRES.	OBSEVATIONS.
k. m.	a tiré sur le *Timoléon* environ trente coups de canon, et que ce sont ses boulets qui ont cassé la vergue d'artimon du *Timoléon*. Les Anglais ont tiré sur lui à boulets rouges.	

Le contre-amiral, *signé* MARTIN.

(E*) *Le représentant du peuple* LE TOURNEUR (de la Manche), *etc.*

Par le travers du cap Noli, à bord de la *Minerve*, le 24 ventôse an III, en présence de l'ennemi.

Considérant que l'armée navale de la république se trouve privée de deux vaisseaux pris par l'ennemi dans le combat du 24 ventôse; vu l'absence des vaisseaux *le Sans-Culotte* et *le Mercure*, qui se trouvaient séparés de l'armée avant l'époque du combat; après s'être fait rendre compte de la situation des vaisseaux qui ont combattu, et s'être assuré, d'après les déclarations faites par les commandants des vaisseaux *le Timoléon* et *la Victoire*, que l'un et l'autre ne pouvaient tenir la mer sans inconvénient; après avoir consulté les contre-amiraux Martin et Delmotte sur la possibilité de tenir la mer contre des forces supérieures même avant le combat, les ennemis ayant toujours eu seize vaisseaux contre quinze, lesdits généraux ayant opiné pour la rentrée au port la Montagne,

Arrête que le contre-amiral Martin prendra toutes les mesures nécessaires pour faire rentrer avec sûreté l'armée navale de la république en rade du port la Montagne.

Signé LE TOURNEUR (de la Manche).

(F*) *Extrait du journal de l'amiral.*

Le capitaine du *Sans-Culotte* m'a fait remettre les extraits des journaux et les procès-verbaux à l'appui qui constatent que sa séparation de l'escadre n'est que l'effet d'un malentendu dans l'ordre que je lui donnai dans la nuit. J'avais prévenu, en passant près de lui, à sept heures du soir, que, si je faisais faire des signaux pendant la nuit, le premier serait de prendre les amures à tribord. A onze heures et demie, étant revenu près de ce vaisseau, je le fis héler : il lui fut dit que, lorsqu'il pourrait virer de bord pour prendre les eaux de la ligne, il devait le faire; il répondit à cet ordre, et je fis ajouter que, lorsqu'il serait dans les eaux de la ligne, il eût à forcer de voiles pour s'y maintenir. D'après ce qui lui avait été dit à sept heures, ce vaisseau crut qu'on lui donnait l'ordre de courir les amures à tribord; il manœuvra effectivement en conséquence, et n'ayant pu virer de bord vent devant, il vira lof pour lof. A trois heures du matin du 24, il n'avait plus aucune connaissance de l'armée; le temps était très-brumeux; mais, persuadé que l'armée avait pris les mêmes amures que lui, il courut toujours sur le même bord. A dix heures du matin, la brume était plus épaisse, il n'avait aucune connaissance de l'escadre; mais, comme il s'estimait près de terre, il vira de bord et courut à l'ouest pour chercher à la rencontrer.

Pendant toute la journée, il continua ses recherches. Le lendemain 25, à la pointe du jour, il entendit trois coups de canon. Les vigies dirent qu'elles voyaient neuf vaisseaux de guerre. Un cutter, qui était parmi eux, les fit reconnaître pour ennemis. Trois vaisseaux lui donnèrent la chasse; il courut sur la terre, et, se trouvant près du môle de Gênes, il se décida à entrer dans ce port pour se mettre en sûreté.

Le *Hasard*, que j'avais envoyé à sa recherche, le trouva à Gênes le 1^er^ germinal. L'arrivée de ce bâtiment détermina le citoyen la Palisse à venir rallier l'armée; un plus long délai aurait donné aux Anglais le temps de venir le bloquer dans ce port, mais les dispositions prises pour son prompt retour ont eu un plein succès (1).

(1) Un arrêté du représentant du peuple prescrivit à l'amiral de traduire devant un jury les capitaines du *Duquesne*, du *Sans-Culotte* et du *Mercure* : le premier pour n'avoir pas exécuté les signaux de l'amiral, les derniers pour s'être séparés de l'armée; suivant la coutume, le jury les renvoya de la plainte.

ANNEXES. — CHAPITRE V.

(G*) *Extrait du registre des arrêtés du comité de salut public.*

Du 22 germinal an III.

Le comité de salut public arrête ce qui suit :

Le contre-amiral Martin, commandant, etc., aussitôt la réception du présent arrêté, fera toutes les dispositions nécessaires pour reprendre la mer avec

tous les vaisseaux, frégates et corvettes qui seront en état.

L'ordre d'appareiller lui sera transmis par le nouveau représentant du peuple, qui sera délégué près l'armée navale.

Signé à la minute, MAREC, CAMBACÉRÈS, TALLIEN, MERLIN (de Douai), LE SAGE (d'Eure-et-Loir).

Pour extrait conforme,

CAMBACÉRÈS, *président.*

Pour copie conforme,

DALBARADE.

(*H**) *Le représentant du peuple, délégué près l'armée navale, au citoyen* **Martin**, *contre-amiral, etc.*

La convention nationale, mon cher général, en me chargeant de coopérer avec toi à la destruction des ennemis de la république dans la Méditerranée, m'a imposé une tâche que j'aurais regardée comme très-au-dessus de mes forces, si je n'avais connu tes lumières et ton courage; mais je sais que, si, comme je l'espère, tous ceux qui sont sous tes ordres suivent ton exemple, les plus heureux succès nous attendent: car, en effet, quels avantages ne doivent pas espérer des républicains décidés à vaincre ou à périr, com-

battant des hommes qui soutiennent la cause des rois?

La convention nationale m'a donné les pouvoirs nécessaires pour récompenser la valeur, le dévouement à la patrie, et pour punir l'insubordination et l'inexactitude à remplir ses devoirs. Tu voudras bien diriger ma marche dans cette circonstance, ayant la plus grande confiance dans ta justice et dans ta fermeté.

Je suivrai de près le porteur; ce sera avec une satisfaction bien douce que je renouvellerai connaissance avec toi.

Salut et fraternité.

NIOU.

Paris, 26 germinal.

(I*) *La commission de la marine au contre-amiral Martin.*

Paris, 16 floréal an III.

Citoyen, j'ai reçu et communiqué au comité de salut public ta lettre du 3 de ce mois; le comité a reçu également celle que tu lui as adressée. Il a écrit aux représentants du peuple, à Toulon, pour avoir des informations ultérieures sur les motifs qui peuvent te déterminer à demander un successeur. Ce serait à regret qu'il te verrait persister dans ton pro-

jet de retraite, et je t'engage de toutes mes forces à t'armer de constance, à rester au poste où la confiance du gouvernement t'a placé, et à rendre ainsi à la république tous les services qu'elle a droit d'attendre de ses vrais amis.

Le commissaire de la marine et des colonies,

DALBARADE.

(J*) *Le comité de salut public au contre-amiral Martin.*

Paris, le 24 floréal an III.

Le représentant du peuple Niou a dû te communiquer, citoyen général, le vœu du comité de salut public, ainsi que les espérances de succès qu'il a fondées sur la supériorité momentanée de nos forces navales dans la Méditerranée.

Le comité est persuadé que tu ne négligeras aucun des moyens qui sont en ton pouvoir pour seconder le représentant du peuple et assurer la victoire à nos armes.

Ton expérience dans le métier de la mer et ton courage lui inspirent la plus grande confiance. Il croit cependant devoir te recommander de prévenir et surmonter toutes les difficultés que la malveillance ou l'ignorance pourrait faire naître pour entraver ton

prompt appareillage de Toulon et tes manœuvres ultérieures.

Il est d'une nécessité absolue d'attaquer l'escadre anglaise tandis qu'elle est encore inférieure à la nôtre, et d'empêcher surtout sa jonction aux nouvelles forces qu'elle attend et qui sont parties des ports d'Angleterre pour se rendre dans la Méditerranée.

La célérité de ton appareillage de Toulon et l'habileté de tes manœuvres, pendant la croisière, doivent remplir ce but si important.

Tu t'empresseras, aussitôt que tu seras sous voiles, avec les vaisseaux que tu commandes, d'aller chercher l'escadre anglaise.

Si cette escadre est inférieure et qu'elle soit sous voiles, tu l'attaqueras avec l'escadre républicaine et la vaincras.

Si elle se détermine à rester dans le port, n'osant risquer l'issue d'un combat inégal, tu croiseras de manière à la bloquer et tu établiras tes frégates d'observation en échelon afin qu'elles embrassent un grand espace, qu'elles se correspondent entre elles et puissent t'instruire, à temps, de l'apparition du renfort qu'attend l'ennemi. Dans le cas où tu trouverais possible d'attaquer avec avantage l'ennemi qui serait à l'ancre, tu te concerteras, auparavant, avec le représentant du peuple Niou, qui t'instruira du plus ou moins d'égards que tu dois observer pour les forts qui le protégeraient.

Le comité ne saurait trop t'exprimer de quelle importance est pour la république le domaine de la Méditerranée; eh bien! ce domaine est conquis, si tu empêches la réunion de nos ennemis et que tu puisses les combattre séparément.

Ce que le comité croit n'avoir pas besoin de te tracer, c'est ton devoir personnel dans le combat; mais il doit te recommander expressément la surveillance la plus sévère sur la manœuvre des capitaines commandant les vaisseaux. Quelques-uns n'ont peut-être pas de grandes connaissances de tactique, c'est à toi de leur tracer leurs manœuvres par des signaux simples et clairs; tu les exerceras aux mouvements de guerre et aux évolutions tous les jours de la croisière, afin de les familiariser avec cet ensemble dont notre marine a tant besoin et auquel sont toujours attachés les succès maritimes. Tous ces devoirs sont du ressort immédiat de l'amiral en chef, et sont parfaitement compatibles avec la surveillance confiée au représentant du peuple, qui s'empressera de les rendre faciles autant qu'il dépendra de lui.

Vaincre doit être le cri de ralliement du représentant, de l'amiral et de tous les marins français.

Dans le cas où tes talents et ton activité n'auraient pu prévenir la réunion de nos ennemis, et s'ils se trouvaient très-supérieurs à l'escadre de la république, le comité t'ordonne de ne point compromettre les forces qui te sont confiées, et de ne livrer combat que dans

une occasion où les vents favorables, la disposition de l'ennemi, ou d'autres circonstances qu'un bon marin sait toujours saisir, t'assureraient un succès certain.

Telles sont, citoyen, les intentions du comité de salut public, qui s'empressera de faire valoir, auprès de la convention, les preuves de ton zèle, et d'applaudir, avec elle, à ta brave conduite et à celle des marins que tu commandes.

Salut et fraternité.

Les membres composant le comité de salut public,
CAMBACÉRÈS, président, DOULAT, RABAUT, GILLET, DEFERMON, MERLIN (de Douai), TALLIEN, F. AUBRY, TREILLARD, J. P. LACOMBE (du Tarn), LA PORTE.

(K*) *Le comité de salut public au contre-amiral Martin.*

Paris, le 18 prairial an III.

Le comité de salut public n'aurait rien à ajouter aux dernières instructions qu'il t'a adressées, si les circonstances affligeantes de la rébellion de Toulon n'avaient paralysé les mouvements de l'escadre, retardé sa sortie, et fourni à nos ennemis le temps et les moyens de se réunir et de naviguer librement. En conséquence, le comité croit devoir te prescrire

quelques nouvelles obligations conformes à ces nouveaux événements.

1° Si les Anglais sont encore sur les parages de la Corse et de l'Italie, et qu'ils n'aient pas reçu les renforts qu'ils attendent, tu n'as qu'à suivre tes premières instructions textuellement.

2° Si les Anglais avaient sur les mêmes parages reçu un renfort qui les rendît supérieurs à nos forces, tu te conformeras encore à ces mêmes instructions qui ont prévu ce cas et qui t'ont recommandé la prudence.

Si les Anglais ont couru sur l'île Minorque, et de là à Gibraltar, pour aller au devant des renforts qu'ils attendent, il est inutile d'aller à leur poursuite et d'abandonner la défense de nos côtes et la protection des navires qui arrivent dans nos ports; tu te borneras seulement, si tu ne rencontres pas l'armée anglaise sur les côtes d'Italie ou de la Corse, de la poursuivre jusque sur l'île de Minorque. Si tu apprends qu'elle ait été vers Gibraltar, tu reviendras établir tes croisières dans les parages de la Corse, de l'Italie et des côtes du département du Var, de manière à protéger notre commerce, l'arrivage de nos subsistances, et intercepter tous les navires ennemis qui viendraient sur la Corse ou sur l'Italie.

Le comité laisse à ta prudence et à ton expérience l'ordre à établir dans tes frégates d'observation pour que tu puisses être prévenu de l'arrivée de l'ennemi,

de sa faiblesse ou de sa supériorité, afin de suivre, dans l'un ou l'autre cas, ce que commandent la valeur et la prudence.

Autant tu dois mettre de l'audace dans une attaque présumée avantageuse, autant tu dois mettre de soins à ne pas compromettre les forces qui te sont confiées contre des forces ennemies trop supérieures.

Prends les ordres du représentant dans tout ce qui ne tient point à des manœuvres militaires dont, toi seul, amiral, as la responsabilité, et n'oublie jamais qu'à lui seul est confiée la direction politique de la campagne.

Tu ne négligeras pas de surveiller avec exactitude les chefs et les subordonnés de l'escadre et d'en rendre un compte fidèle au représentant ; tu exécuteras aussi ponctuellement les ordres que sa surveillance pourra le porter à te donner.

CAMBACÉRÈS, président, DOULAT, MAREC, GILLET, TREILLARD, DEFERMON, VERNIER, TALLIEN, C. A. A. BLAD.

(*L'*) *Extrait du procès-verbal de la convention nationale.*

Le 18 prairial an III.

La convention nationale, sur le rapport de son comité de salut public, décrète :

Article premier.

La disposition de la loi du..... est rapportée. Les représentants du peuple et les amiraux feront arborer le pavillon amiral sur un des vaisseaux de premier rang qu'ils monteront.

Art. II.

Ils pourront, lorsqu'ils le jugeront nécessaire, changer de bord et faire arborer le pavillon amiral sur une frégate, à la charge d'en rendre compte à leur retour.

Visé par le représentant du peuple, inspecteur aux procès-verbaux.

A. E. Monnel.

Collationné à l'original par nous, secrétaires de la convention nationale.

Bailly, Saint-Martin-Valogne, secrétaire.

Réfutation du rapport fait par l'amiral Hotham *à l'amirauté d'*Angleterre.

Fallacem castigat ridendo.

Réponse.

Extrait du Courrier universel du 4 fructidor an III du calendrier républicain.

Londres, le 13 août 1795.

L'amiral Hotham, commandant en chef les vaisseaux de Sa Majesté dans la Méditerranée, à M. Népan, secrétaire de l'amirauté, daté à bord du *Britannia*, en mer, le 14 juillet 1795.

Monsieur, vous voudrez bien informer leurs seigneuries que, le 4 de ce mois, je fis partir de Saint-Florent les vaisseaux *l'Agamemnon*, *le Méléagre*, les frégates *la Moselle*, *l'Ariane* et le cutter *le Mutin*, avec ordre au capitaine Nelson, qui commandait cette escadre, de se rendre à Gênes, d'y prendre les frégates *l'Inconstante* et *le Southampton* qui y étaient en relâche, et de revenir à Saint-Florent, si les avis qu'il recevrait sur la force et la position de l'ennemi rendaient cette mesure nécessaire.

Je fus très-surpris d'apprendre, le 7 au matin, que cette escadre avait été vue à quelque distance de terre et poursuivie par la flotte ennemie, que, d'après une lettre que je venais de recevoir du général Devins, je devais supposer être certainement dans le port de Toulon.

Votre surprise, monsieur Hotham, n'a pu être occasionnée que par la vue de l'escadre française qui vous a appris elle-même qu'elle était devant Saint-Florent.

Ceci est une gasconnade, vous voulez qu'on croie que vous étiez prêt à mettre à la voile dans la même nuit, mais vous laissez à deviner le moment où vous auriez pu l'exécuter et celui où vous l'avez exécuté effectivement.

Puisque vous étiez prévenu de l'approche de l'ennemi, comment se fait-il que votre escadre se trouvait dans le plus mauvais ordre quand nous en eûmes connaissance avant le jour? Vous auriez dû ajouter que l'escadre anglaise était composée de vingt-trois vaisseaux de ligne, dont six à trois ponts. L'amirauté eût été plus en état de juger ce que vous auriez pu faire.

Il est impossible, monsieur Hotham, de ne pas vous donner un démenti formel. Il est faux que vous ayez continué les amures à bâbord, que vous teniez comme nous au mo-

Je fis sur-le-champ mes préparatifs pour mettre en mer, et, malgré que les vaisseaux fussent occupés à faire de l'eau et à se radouber, tels furent le zèle et la diligence des équipages, que, dans la même nuit, je fus prêt à lever l'ancre et à profiter de la première brise de terre pour mettre à la voile. Depuis le 7 jusqu'au 12, nous n'eûmes aucune connaissance de l'ennemi; mais, ce jour-là, nous apprîmes du capitaine Hotham qu'il avait rencontré deux navires qui lui dirent avoir vu, quelques heures auparavant, la flotte française dans le sud des îles d'Hyères. Nous étions alors à l'est de ces îles et à la distance de quelques lieues. D'après cet avis, je fis arborer le signal à la flotte de se préparer au combat, comme un avertissement que l'ennemi était près de nous.

Hier à la pointe du jour, nous découvrîmes la flotte ennemie sous le vent à nous, consistant en vingt-trois voiles dont dix-sept vaisseaux de ligne, ayant les amures à bâbord. Le vent soufflait très-fort de la partie de l'ouest-nord-ouest; la mer était excessivement houleuse, et six de nos vaisseaux étaient occupés à changer leur grand hunier que le vent violent qui avait duré toute la nuit avait déchiré.

Je fis néanmoins le signal de former la ligne avec toute la vitesse possible, en portant les amures à bâbord et en dépendant sur l'ennemi, de porter le plus de voile possible

ment de notre rencontre; mais, ce qui est très-vrai, c'est que dix ou douze de vos vaisseaux qui étaient les plus près de nous et qui pouvaient engager le combat, puisque, comme vous le dites vous-même, ils avaient le vent, virèrent de bord aussitôt pour se rallier au reste de votre armée qui paraissait dans le plus grand désordre, lorsque celle de la république, qui n'était pas, comme elle, prévenue de l'approche de l'ennemi, mais forcée, comme elle, de réparer les avaries qu'elle avait également éprouvées dans ses voiles par la force du vent qui avait régné la eille et pendant la nuit, avait cependant déjà formé la ligne de bataille et dirigeait sa route pour chercher son mouillage, après s'être bien assurée qu'elle avait à résister à des forces trop supérieures. Il est bon de vous faire remarquer qu'elle avait passé la nuit à la cape, et que cependant, avant six heures, tous ses vaisseaux avaient toutes voiles dehors, et qu'à sept heures elle était dans une position à ne plus craindre de se voir couper la retraite, ce qu'il vous eût été facile d'exécuter si vous eussiez profité de l'avantage que vous donnaient sur elle et le vent et votre grande supériorité. Mais devons-nous nous en plaindre? Non, sans doute. Bornons-nous donc à relever les erreurs dans lesquelles il vous a plu de tomber.

Comment, monsieur Hotham, ce n'est qu'à huit heures que vous vous sans déranger cet ordre de bataille et de conserver l'avantage de vent afin de lui couper la retraite vers la côte dont nous n'étions éloignés que de 5 lieues.

M'étant aperçu, sur les huit heures, que l'ennemi n'avait d'autre projet

êtes aperçu que l'escadre de la république voulait éviter le combat ? Cela ne fait pas d'honneur à votre sagacité, car vous ne disconviendrez pas, sans doute, qu'à ce moment nous vous avions éloigné de plus de 3 lieues, et que nous n'avions pas cessé de nous diriger vers la côte, et certainement, si les vents contraires, si les calmes désespérants, qui (comme vous le dites fort bien et comme nous l'avons dit avant vous) rendent toute opération navale dans ces mers extrêmement incertaine, n'eussent contrarié notre retraite et favorisé votre avant-garde à pouvoir nous atteindre, il n'eût pas été tiré un seul coup de canon, et le combat n'ayant pas eu lieu, vous n'eussiez pas été dans le cas de mentir aussi impudemment dans votre rapport, surtout lorsque vous dites que le vaisseau *l'Alcide* fut contraint de se rendre après un combat de moins d'une heure. En vérité, monsieur Hotham, vous êtes un grand menteur, et nous sommes bien persuadés que vos compagnons d'armes seront les premiers à vous reprocher cette impudeur. L'*Alcide* eut un instant son pavillon bas, par événement, sans doute, car il fut rehissé presque aussitôt, et, quoiqu'il eût le feu à son bord, il se battit encore longtemps ; peu d'instants même avant son explosion on voyait la flamme tricolore battant au-dessus des flammes qui allaient bientôt le consumer. Il est peut-être permis que d'éviter le combat, j'ordonnai une chasse générale avec le signal à chaque vaisseau d'engager l'ennemi à mesure qu'il l'atteindrait et de prendre la position la plus favorable pour se prêter un secours mutuel ; mais les vents contraires, les calmes désespérants, qui rendent toute opération navale dans ces mers extrêmement incertaine, ne permirent qu'à quelques vaisseaux de l'avant-garde d'atteindre vers midi l'arrière-garde ennemie, mais ils l'attaquèrent si vivement, que, en moins d'une heure de combat, le vaisseau *l'Alcide*, qui était le plus en arrière, fut obligé de se rendre. Mais, dans ce moment, le vent ayant tout à coup changé à l'est et donné à la flotte ennemie l'avantage du vent, elle parvint à se sauver dans la baie de Fréjus, où le calme et l'éloignement considérable de quelques-uns de nos vaisseaux ne me permirent pas de le poursuivre, et je fus obligé de rappeler plusieurs vaisseaux qui s'étaient trop approchés de la terre pour combattre l'ennemi.

d'exagérer les avantages de sa nation, mais il y a bien de la honte à offenser si cruellement la vérité..... Vous n'êtes pas plus sincère, monsieur Hotham, quand vous dites que le vent changea à l'est dans ce moment. Il était déjà de cette partie quand nous commençâmes le combat, car vos vaisseaux de tête se trouvant masqués, notre général crut le moment favorable pour engager l'affaire ; ce n'est donc pas vous qui avez attaqué comme vous osez le dire. Vous ajoutez que, ayant alors l'avantage du vent, nous avons gagné la rade de Fréjus, mais que le calme vous empêcha de poursuivre. Vous n'y avez pas réfléchi, monsieur Hotham, le vent qui nous servit à opérer notre retraite ne vous permettait-il pas de nous poursuivre ? Vous avez été, dites-vous, obligé de rappeler plusieurs de vos vaisseaux qui s'étaient trop approchés de terre. Vous avez mal jugé la distance. Il est vrai que vous êtes excusable, vous étiez trop éloigné des combattants pour pouvoir bien la déterminer; car il est certain que nous étions à 3 lieues de terre, et que tout le monde sait qu'on peut approcher la côte de très-près sans danger. Nous sommes donc encore à deviner quel motif a pu vous décider à nous abandonner, quand toutes les chances étaient pour vous, quand nous courions grand largue pour gagner le mouillage, où ensuite nous ne pûmes entrer qu'en louvoyant.

C'est votre faute, monsieur Hotham; il fallait profiter de vos avantages, et certes ils étaient grands! Quant aux éloges exagérés que vous donnez aux capitaines de votre armée, il ne faut pas s'en étonner; on en voit le motif, mais il ne réussira pas : nous ne pouvons pas croire qu'ils veuillent se rendre complices de votre maladresse, et nous avons assez de confiance dans leur loyauté pour les prendre pour juges entre vous et nous. Nous désirons, d'ailleurs, pour l'intérêt de la république, que votre gouvernement ne vous accuse pas; mais nous pouvons dire hardiment, que si notre général eût été dans votre position, avec vos moyens, et qu'il eût tenu la même conduite, il aurait aussitôt été mis en jugement.

C'est un insigne mensonge que nous avons déjà relevé. L'*Alcide* a eu le feu d'abord dans la hune de misaine et a continué le combat environ trois quarts d'heure après cet événement, et vous en pouvez d'autant moins douter que vous avez été témoin de la conduite de la frégate *l'Alceste*, commandée par le lieutenant Hubert, qui, s'étant précipité dans le feu pour aller lui donner la remorque, fut contraint d'y renoncer l'ayant aperçu tout en feu. A cette époque, l'*Alcide* combattait encore. Quant aux trois cents hommes que vous avez sauvés, c'est sans doute un acte d'humanité, mais c'était aussi un devoir sacré que vous

Si le résultat de cette journée n'a pas été aussi avantageux que son commencement semblait le promettre, il est de mon devoir de déclarer que jamais on n'a montré plus de zèle et d'ensemble que dans cette affaire, et ce serait faire une injustice à tous les officiers de la flotte en général que de faire l'éloge de quelques-uns. Les capitaines dont les vaisseaux étaient les meilleurs voiliers ont profité de cet avantage pour se précipiter dans le feu et combattre l'ennemi avec un courage, une intrépidité qui leur font le plus grand honneur. De ce nombre est le *Victory*, monté par le contre-amiral Mann, qui, pour combattre l'ennemi de plus près, avait transporté son pavillon à bord de ce vaisseau.

Je suis fâché d'ajouter que le feu ayant pris à bord de l'*Alcide*, une demi-heure après qu'il eut amené, et les flammes s'étant étendues de sa grande hune où elles s'étaient manifestées d'abord dans tout le corps du vaisseau, il a sauté avec une explosion terrible. Toutes les chaloupes de la flotte furent mises à la mer pour sauver l'équipage; mais, malgré toute leur activité, on n'a pu parvenir à sauver que trois cents hommes; les autres, au nombre d'environ quatre cents, ont dû périr dans les flammes.

avez rempli ; ce serait vous outrager que de vous en faire des remercîments.

Cela peut être, monsieur Hotham, mais ce coup décisif à notre marine eût coûté bien cher à la vôtre, et peut-être aussi le hasard des combats, soutenu par la valeur française, eût trompé votre espoir ; mais enfin vous convenez que l'avantage que vous avez remporté n'est pas d'une grande importance, et en cela du moins vous avez dit la vérité.

La fidélité de votre rapport nous donne la mesure de la confiance que nous devons avoir dans la liste de vos tués et blessés dans le combat. En faveur de l'humanité, nous nous réjouirions que le nombre en soit aussi petit ; mais malheureusement nous sommes accoutumés à ces sortes de mensonges, et nous savons, depuis longtemps, que, quand il s'agit de calculer leurs pertes, les Anglais ne se servent pas de la même arithmétique que nous.

Signé LA PALISSE, LA CAILLE, GAY, DALBARADE, LAFON, VILLENEUVE, CAPPÉ, ÉTIENNE, LOUIT, GANTHEAUME, HUBERT, capitaines de vaisseau ; AMAND-LE-DUC, JUGAN, GRÉBAN, CAMBON, lieutenants de vaisseau.

Vu et approuvé.

Le représentant du peuple,

NIOU.

Si nous avions rencontré l'ennemi à une plus grande distance de terre, je ne doute pas que nous n'eussions porté un coup décisif à sa marine dans ces mers ; mais, quoique l'avantage que nous avons remporté ne soit pas d'une grande importance, j'espère qu'il suffira pour mettre obstacle aux opérations qu'il méditait, quels qu'en soient la nature et l'objet.

Liste des officiers et matelots tués et blessés :

Le Victory.	1 volontaire et 3 soldats tués.
	11 matelots blessés.
Le *Captain*..	1 matelot tué.
Cultoden...	2 matelots tués.
	1 lieutenant et 4 matelots blessés.
Blenheim. .	1 matelot tué.
	6 matelots blessés.

Le contre-amiral commandant en chef,

MARTIN.

Pour copie conforme,
Le major général de l'escadre,
ÉTIENNE.

A bord de l'*Orient*, de l'imprimerie de l'armée navale.

(*M**) *Le général de l'armée des Alpes et d'Italie au contre-amiral Martin, etc.*

Quartier général à Nice, le 29 messidor an III.

Mon cher général, j'ai vu, par les relations de l'affaire qui a eu lieu entre la flotte que vous commandez et celle des puissances coalisées le 25 messidor, que nos braves marins ont fait tout ce qu'on devait attendre de leur courage, malgré la grande infériorité de vos moyens contre ceux des ennemis; il est bien important que la flotte de la république soit toujours en état de tenir la mer, et je regarde comme une victoire que les ennemis, avec leur supériorité, se soient éloignés de vous, ce qui prouve qu'ils ont été maltraités.

Je viens d'en lire la relation et la lettre du représentant du peuple Niou à son collègue près l'armée d'Italie; oui, mon cher général, rien n'est mieux concerté et ne sera plus utile aux opérations de l'armée dont le commandement m'est confié que le pro-

jet du représentant du peuple Niou, de vous borner à faire des croisières, bien ordonnées, de divisions de vaisseaux et de frégates d'une marche avantageuse, dont un des entrepôts de vaisseaux qui doivent les former serait placé à Villefranche, position militaire qui seconderait tous les mouvements et les dispositions de l'armée d'Italie.

Vous savez sûrement que l'armée d'Italie, forte d'environ vingt-cinq mille combattants, est en opposition avec quatre-vingt-dix mille ennemis, dont trente-deux mille Autrichiens; que, depuis le 6 du présent mois, ces forces supérieures ont continuellement attaqué les positions de l'armée de la république; que partout ils ont été repoussés avec une perte d'environ quatre mille cinq cents hommes, tandis que nous n'en avons perdu que huit cents; que, malgré ces avantages, j'ai dû, pour ne pas compromettre l'extrémité de droite de l'armée, faire un changement de position de l'extrémité de droite seulement, de manière à resserrer ma ligne et à la rendre inexpugnable.

J'occupe toutes mes anciennes positions jusqu'à Saint-Bernard, et les deux subdivisions de l'aile droite se prolongent sur la mer, où la droite est appuyée au village de Borghetto, laissant Loano en avant, qui, étant à portée de canon, n'est occupé par personne, et où vont alternativement les patrouilles françaises et celles de l'ennemi.

Les principaux points occupés par l'armée d'Italie et qu'il est important que vous protégiez sont Borghetto, où appuie la droite de l'armée; Albenga, où est le quartier général du général Masséna, commandant l'aile droite de l'armée (et avec lequel il est nécessaire que les bâtiments en croisières correspondent); Alassio, Saint-Rème, Vintimille, Menton, où nous avons des établissements importants.

Je dois encore vous prévenir, mon cher et brave général, que, d'après les rapports qui me sont faits, les ennemis se proposent d'effectuer des descentes en arrière de notre ligne, et que, d'après cela, j'ai donné des ordres pour que de l'artillerie légère soit placée entre Nice et Antibes, ainsi que sur les plages de Menton à Vintimille, à l'effet de les repousser s'ils osaient se présenter.

Vous voyez donc, général, que le projet du représentant du peuple Niou est parfaitement convenable à notre position.

Je me résume à vous prier de donner des ordres pour que de petits bâtiments armés soient continuellement en croisière sur la côte pour protéger l'arrivage de nos subsistances venant de Gênes, qui doivent assurer la nourriture de quatre armées, qu'il soit envoyé des chaloupes canonnières ou autres bâtiments en station, 1° à Borghetto, ensuite à Alassio, Saint-Rème, Oneille, Vintimille et Menton, pour protéger nos bâtiments qui sont en rade et pouvoir

repousser tous les corsaires que les Piémontais ont armés pour infester nos côtes. De mon côté, la valeur des troupes me répond que l'ennemi sera repoussé partout où il se présentera; mais il faut assurer leurs subsistances, et elles tiennent à la sûreté du cabotage le long de la rivière.

Si le comité de salut public nous fait passer des forces, je serai bientôt sur l'offensive, mais je dois agir avec prudence et ne pas compromettre le corps d'armée que je commande, réduit au sixième de sa formation par la désertion à l'intérieur.

Il est important, mon cher général, que nous correspondions exactement ensemble et que nous soyons réciproquement instruits de tout; l'accord entre nos opérations de terre et de mer triplera nos forces.

Adieu, mon cher général; dites au brave représentant du peuple Niou que je serai toujours empressé de seconder ses dispositions; assurez-le de mon amitié et de mon dévouement. J'espère que la fin de la campagne prouvera à nos ennemis que les républicains français sauront déjouer toutes leurs manœuvres et les vaincre partout.

Salut et amitié.

Signé KELLERMANN.

(*N**) *La commission de la marine au contre-amiral Martin.*

Paris, le 5 thermidor an III.

Je réponds à la hâte, général, à vos lettres des 24, 25 et 26 messidor dernier. J'ai vu que les vaisseaux qui ont combattu le 25 contre l'armée anglaise n'ont éprouvé, dans cet engagement, que des accidents ordinaires et que nous n'aurions qu'à nous féliciter de cette journée sans l'événement affreux qui nous a enlevé le vaisseau *l'Alcide*.

Je partage bien sincèrement vos regrets sur la perte de vos frères d'armes, et je me ferai un devoir de solliciter des secours pour leurs familles.

Le comité de salut public a bien voulu me communiquer la lettre qu'il a écrite aux représentants du peuple sur les dispositions qui vous restent à faire ; je ne puis que vous inviter à exécuter ponctuellement les ordres qu'ils vous donneront.

Faites-moi part de tout ce qui viendra à votre connaissance sur les mouvements et les forces de l'ennemi.

Signé REDON.

(*O**) *La commission de la marine au contre-amiral Martin.*

Paris, le 13 fructidor an III.

La commission, citoyen général, en donnant,

suivant vos désirs, communication au salut public de votre lettre par laquelle vous demandez à quitter le commandement en chef des forces navales de la Méditerranée, était bien persuadée que ce comité ne serait point disposé à accepter votre abdication. Il a trop de confiance dans votre zèle et votre expérience pour se rendre à vos représentations dans un moment surtout où l'escadre, ayant acquis une force plus imposante, a, plus que jamais, besoin d'un chef capable de la diriger. En continuant, comme vous l'avez fait jusqu'à présent, à servir votre patrie, malgré toutes les difficultés que vous avez eues à vaincre, en faisant à sa gloire ou au moins à sa défense le sacrifice de votre amour-propre, vous devez être certain d'avoir plus de droits à sa reconnaissance que tous ceux dont les services ont été suivis des plus brillants succès. Il est un avantage que nos ennemis ne pourront pas nous ravir en marine, c'est la persévérance; s'ils réussissent à nous vaincre, ils ne parviendront pas à nous décourager. C'est à notre patience et à notre dévouement à lasser leurs succès. C'est à vous, citoyen général, à leur faire connaître, sur cette mer où vous commandez, toute l'énergie des Français. Sûr de la confiance du gouvernement et des officiers qui marchent sous vos ordres, vous ne devez point être arrêté par quelques difficultés que votre courage et votre prudence vous feront aisément surmonter. *Vous n'avez point ambitionné le poste éminent où*

vous vous trouvez, mais le gouvernement vous a jugé en vous y appelant; il vous y maintient pour l'intérêt général, et pourquoi vous méfieriez-vous de vos propres forces, quand la connaissance qu'il en a suffit pour le rassurer?

Vous ne doutez sûrement pas, citoyen général, du plaisir que la commission éprouve à vous transmettre les intentions du comité de salut public.

Le commissaire,

Signé REDON.

(*P**) ***La commission de la marine au contre-amiral Martin.***

Paris, le 3 vendémiaire an IV.

Je m'empresse, général, de vous adresser la copie d'un arrêté du comité de salut public en date du sixième jour complémentaire, portant qu'il sera expédié une division d'un vaisseau de 74, de trois frégates et de deux avisos pour croiser dans la Méditerranée; vous verrez que vous devez vous concerter, sur le choix des officiers et les instructions qu'il conviendra de leur donner, avec les représentants du peuple actuellement à Toulon. Je vous invite à ne pas perdre un moment pour remplir les vues du comité, et j'espère apprendre incessamment le départ de cette division.

Quoique l'arrêté vous laisse toute latitude sur les instructions qui doivent diriger l'officier commandant pendant cette campagne, cependant je pense qu'il serait bon de lui prescrire de lever fréquemment sa croisière et de se porter successivement sur différents points, afin que l'ennemi ne soit pas averti de sa station habituelle par les neutres ou les autres bâtiments qui pourraient échapper à sa poursuite.

J'ai remarqué que vous aviez donné ces ordres aux deux frégates *la Junon* et *la Sérieuse*, qui sont parties de Toulon le 11 fructidor, et je vous engage à recommander la même marche dans cette circonstance.

Vous voudrez bien me faire connaître le nom des bâtiments et officiers dont vous aurez fait choix de concert avec les représentants, et l'époque du départ de la division.

Le commissaire,

Signé REDON.

(*Q**) *Instructions données au capitaine de vaisseau Ganteaume par le contre-amiral Martin.*

En conséquence de l'arrêté du comité de salut public en date du sixième jour complémentaire, il est ordonné au citoyen Ganteaume, capitaine de vaisseau, commandant le *Républicain*, de prendre sous ses ordres les frégates *la Junon*, *la Justice* et *l'Artémise*, les corvettes *la Badine* et *le Hasard*, pour rem-

plir avec cette division la mission ordonnée par le comité de salut public et les instructions suivantes :

Le citoyen Ganteaume, aussitôt son départ de Toulon, fera route pour aller prendre connaissance du cap Bon, en Afrique, en passant assez au large de l'île de Sardaigne pour n'en être pas vu. De ce point il fera route dans le sud de l'île de Malte, et de là pour l'archipel. Il prendra connaissance des *îles Sapience*, et croisera, pendant cinq jours, de ces îles à celle de Candie, évitant, le plus qu'il pourra, de se faire reconnaître de la terre.

Après ces cinq jours de croisière, il fera route, pour entrer dans l'archipel, de manière à prendre connaissance de la partie du sud de Négrepont. Il établira alors sa croisière de ce point à l'île de Mételin, en ayant toujours attention de ne pas se faire reconnaître de la terre; il dirigera quelquefois ses bordées sur Ténédos ou sur Scio, suivant les circonstances ou le vent.

Il est autorisé à changer souvent le point de sa croisière, afin de donner le change aux bâtiments ennemis qui se trouveraient en observation dans l'archipel et pourraient avoir connaissance de sa division, ou aux neutres qu'il serait dans le cas de visiter et qui ne manqueraient pas d'en prévenir l'escadre anglaise, actuellement mouillée à Saint-Florent, dans l'île de Corse.

Si le citoyen Ganteaume était assuré que quelques

frégates ennemies fussent mouillées à Smyrne, alors il croiserait de manière à ne pas se faire reconnaître de la terre, et les attendrait au large de Mételin; s'il était pareillement convaincu qu sa croisière fût connue des ennemis, il ferait route alors pour sortir de l'archipel, en côtoyant l'Anatolie et prenant connaissance de l'île de Rhodes. De cette île il ira prolonger l'île de Candie dans le sud. Il pourrait, dans cette croisière, intercepter quelques bâtiments ennemis venant d'Alexandrette ou d'Egypte, qui, généralement, viennent reconnaître l'île de Candie. Après avoir prolongé cette île, il rentrerait dans l'archipel par l'île de Cerigo, et retournerait à sa croisière primitive.

A son arrivée dans l'archipel, il laissera une corvette en croisière sous l'île de Cerigo; cette corvette recevra l'ordre de venir rendre compte, le plus promptement possible, de l'approche de l'ennemi, dans le cas où une division serait envoyée pour s'opposer à cette croisière. Si cette corvette ne rencontrait pas sa division au point qui lui aurait été indiqué, elle ferait alors la route qui lui serait prescrite dans un paquet à décacheter qui lui sera remis à cet effet par le capitaine Ganteaume.

Le principal objet de la croisière de cette division est de détruire le plus possible le commerce de nos ennemis dans l'archipel, et d'intercepter les navires venant de Smyrne et de Constantinople. Le capitaine Ganteaume expédiera le moins de prises possible

pour ces derniers endroits dans les premiers jours de sa croisière; celles qui y seraient envoyées feraient connaître à nos ennemis la croisière de notre division, et l'escadre anglaise en serait bientôt prévenue. Il convient mieux d'expédier les premières prises pour la côte de Barbarie, où il y aurait plus de facilité pour les faire rendre à Toulon; celles de peu de valeur, ou qui seraient dans le cas de compromettre la corvette chargée de les convoyer, seraient brûlées après en avoir enlevé les objets de conséquence qu'elles pourraient contenir.

Le capitaine Ganteaume disposera les bâtiments de sa division de manière à découvrir le plus de terrain possible, sans cependant leur interdire un ralliement prompt, si les circonstances l'exigeaient.

Si l'approche de forces supérieures ou leur rencontre inopinée forçait la division à la retraite, il est prévenu de se servir de tous les moyens pour ne pas se faire bloquer à Smyrne ou aux Dardanelles, et de disposer à l'avance des fausses routes à ordonner à sa division, en lui donnant des points de rendez-vous en dehors de l'archipel, ou, suivant les circonstances, des ordres pour se rendre séparément au port de Toulon. En conséquence, le commandant de la division délivrera, avant le départ, deux paquets cachetés et numérotés, qui seront ouverts suivant les circonstances et d'après les signaux qui seraient adressés à la division.

Le capitaine Ganteaume est prévenu que sa croisière ne pourra pas être de plus de trois mois. Les représentants du peuple près l'escadre de la Méditerranée et le général en chef de ladite escadre sont, d'avance, convaincus que le capitaine Ganteaume exécutera, avec le zèle et le patriotisme qu'ils lui connaissent, la présente instruction, et qu'il concourra de tous les moyens qui sont en son pouvoir à l'exécution de l'arrêté du comité de salut public ayant rapport à sa mission et dont copie lui sera délivrée.

A Toulon, le 10 vendémiaire an IV.

Signé le contre-amiral,

MARTIN.

Les représentants du peuple près l'armée navale de la Méditerranée séants à Toulon,

Vu les instructions ci-dessus données par le contre-amiral Martin, commandant en chef, etc.,

ORDONNENT qu'elles serviront de règle au capitaine Ganteaume, pour la conduite qu'il devra tenir dans l'importante mission qui lui est confiée.

Toulon, 11 vendémiaire an IV.

Signé NIOU, ROUYER.

(R*) *La commission de la marine au général Martin.*

Paris, le 6 vendémiaire an IV.

Votre lettre du 26 fructidor dernier est parvenue à la commission, citoyen; elle lui a donné la confirmation pénible de la pénurie à laquelle l'escadre que vous commandez est en proie sous beaucoup de rapports. Le tableau que vous faites de votre situation est, sans doute, affligeant; celui des efforts qu'a faits et ne cesse de faire la commission pour y remédier ne l'est pas moins par la malheureuse nullité dont ils semblent avoir été frappés jusqu'ici. Vous allez en juger.

La commission des approvisionnements était chargée, d'après ses attributions, de pourvoir à tous les besoins de la marine; soit que, chargée de tous les services de la république, ses grandes occupations ne lui aient pas permis de donner à la marine tous les soins que ses nombreux approvisionnements exigeaient, soit qu'elle fût peu instruite des sources où il fallait puiser, des manufactures qu'il fallait soutenir et continuellement protéger, il n'en est pas moins vrai que le service maritime en général et celui de Toulon en particulier ont singulièrement pâti de son administration.

Mais, à l'époque où la commission a recouvré la

faculté de s'approvisionner elle-même, celle des approvisionnements lui a fait connaître les agents qu'elle avait nommés pour l'acquisition des chanvres dans les divers départements de la république. Qu'a fait celle de la marine ? Elle a affecté à chaque port un certain nombre de ces départements qui en étaient les plus voisins, pour donner au service d'autant plus d'activité; et Toulon, à cause de ses grands besoins, a été le mieux partagé. Toutes ces ressources, il est vrai, ont été insuffisantes; mais, d'après la latitude donnée à l'agent maritime dans ce dernier port par les lettres de la commission des 4 et 5 thermidor, il doit être ou sera bientôt dans la possibilité d'assurer tous ses approvisionnements.

Cependant, il faut en convenir, bien des obstacles sont à craindre; les entraves se multiplient, d'un côté la difficulté des transports, de l'autre la cherté excessive des denrées; plus loin, la cupidité des agioteurs, enfin la défiance qui est l'ouvrage des malveillants; tout concourt à embarrasser la marche de l'administration. Déjà on jette les hauts cris dans le département des Landes, parce que le ravitaillement de Toulon y nécessite l'achat des blés en numéraire. Les munitions navales sont poussées partout à des prix exorbitants et même ridicules, bien qu'on en exige le payement en monnaie métallique. Les spéculateurs étrangers et nationaux semblent s'entendre pour dévorer la substance du gouvernement.

Tous abusent de ses besoins et le font même avec scandale.

Cette situation est déplorable, sans doute; mais elle s'aggraverait si elle pouvait abattre votre courage et affaiblir votre dévouement. Rassurée sur l'un et sur l'autre par les preuves multipliées que vous en avez données, et connaissant, d'ailleurs, votre zèle et votre loyauté, la commission se plaît à vous accorder la plus grande confiance, et à croire que, secondé par des administrateurs éclairés, vous suppléerez de votre mieux à ce qui pourrait momentanément ralentir le service; vous pouvez être persuadé que, de son côté, rien ne sera négligé ni épargné pour vous aider à remplir avec succès la mission dont vous êtes chargé.

Déjà l'agent maritime de Toulon a été autorisé à traiter, à Gênes et à Livourne, des toiles à voiles qui peuvent s'y trouver; déjà il a envoyé à Agen un préposé pour y acheter une partie de 60 à 80,000 aunes; une autre partie de 10,000 aunes va lui être expédiée de Bourges par un marché qu'il vient de passer avec la manufacture de Strasbourg; 80,000 aunes d'une part et 300,000 d'une autre semblent devoir assurer le service en cet article; il faut y ajouter 10,000 aunes d'autres toiles dont le sort dépend, il est vrai, des événements de la mer, mais que, au moyen des précautions prises, on espère voir arriver heureusement et sans retard.

Jusqu'à ce qu'on ait pu se procurer les huiles propres à la peinture, il faut, pour conserver les vaisseaux à l'extérieur, qui est la partie la plus exposée, se servir de goudron : ils ne seront pas aussi bien décorés, mais dans un temps de pénurie on fait comme on peut.

Je ne m'étendrai pas davantage sur les causes qui ont jeté la marine dans le dénûment où elle est, ni sur les moyens qui ont été pris depuis que la commission a pu s'occuper elle-même de ses besoins; j'ai voulu seulement soutenir votre zèle en vous faisant partager nos espérances pour l'avenir.

Signé REDON.

(S*) *La commission de la marine au contre-amiral Martin, à Toulon.*

Paris, le 13 vendémiaire an IV.

Il m'importe infiniment, citoyen, de pouvoir prendre une opinion exacte sur le compte de tous les officiers appelés à défendre l'honneur du pavillon; mon devoir me prescrit à la fois de servir d'appui au mérite modeste et de prémunir le gouvernement contre les prétentions de ceux qui, par leur inconduite ou leur impéritie, seraient indignes de sa confiance.

Je ne me dissimule pas cependant la difficulté de

recueillir des renseignements qui permettent d'asseoir un jugement certain sur chaque individu ; je sens surtout que les mouvements multipliés qui ont résulté des opérations militaires, et d'autres circonstances, ont dû mettre quelquefois les chefs dans l'impossibilité d'apprécier les officiers rassemblés sous leurs ordres et de les faire connaître à la commission.

Mais il est bien essentiel de faire, à cet égard et le plus tôt possible, ce qui a pu être négligé ou empêché jusqu'ici. Je vous prie donc, citoyen, de ne pas vous borner, dorénavant, à m'indiquer, dans l'occasion, les officiers qui vous paraîtront mériter des commandements ; veuillez bien aussi me faire connaître ceux que vous reconnaîtriez indignes de conserver les commandements qu'ils auraient obtenus.

Votre attachement aux intérêts de la république vous fait partager sûrement le désir que j'ai de ne voir les forces navales qu'entre des mains pures et habiles, et j'attends de votre zèle que vous n'hésiterez jamais à me transmettre les avis que je vous demande ; l'impartialité les dictera sans doute, et le gouvernement ne pourra que vous savoir gré de votre empressement à éclairer ses choix par de tels rapports.

Le commissaire,

Signé REDON.

P. S. (De la main du commissaire.) *Dans le cas*

même où la commission de la marine aurait nommé à un commandement sans avoir consulté le commandant du port, je vous prie de suspendre l'exécution de l'ordre, si l'officier vous paraissait indigne de cette confiance, et de m'en rendre compte.

REDON.

(T*) *Lettres du représentant Niou au contre-amiral Martin.*

Paris, le 2 pluviôse an IV.

1re. — J'ai eu une nouvelle conférence, mon cher ami, avec le ministre à ton sujet. Personne, avec raison, ne peut et ne veut croire, d'après ce que tu as fait jusqu'à présent, que tu manques de lumières pour conduire une flotte; si tu persistes, pour le malheur de la patrie, dans ta résolution et malgré ce que le ministre t'écrira à ce sujet, il m'a promis qu'il engagerait alors le Directoire à accéder à ta demande, que je trouve, permets-moi de te le dire, bien inconséquente. Si tu savais de quelle considération tu jouis, tu te garderais bien d'employer ton ami à des démarches que l'intérêt public réprouve. Enfin, comme on ne peut pas donner à un homme le commandement d'une armée malgré lui, indique au ministre les vrais motifs qui t'engagent à laisser ton commandement, et il agira en conséquence.....

Le conseil des Cinq-Cents vient de rejeter le message du Directoire exécutif concernant l'organisation de la marine. Le conseil des Anciens vient de nommer une commission pour examiner cette résolution, j'en suis membre; j'aurais bien désiré que les collègues qu'on m'a donnés eussent eu plus de rapports avec les opérations maritimes. Enfin je ferai de mon mieux; mais je n'en suis pas moins fâché d'être compris dans cette commission où je vois que mes opinions ne seront pas d'accord peut-être avec ce que bien des gens désirent. Au surplus, la majorité sera toujours infiniment respectable pour moi, et l'expérience montrera si j'ai tort.

Adieu, mon cher général; je t'embrasse comme je t'aime.

Le même au vice-amiral Martin.

22 germinal an IV.

2e. — Reçois, mon cher général, mon sincère compliment sur le grade auquel le gouvernement vient de te porter. Il a, dans cette circonstance, été bien juste; car il a récompensé la valeur, les talents et la vertu. A présent je lui passerais le reste, puisque mon ami est à sa place; les mauvais sujets qui jalousaient ton mérite et le patriotisme pur qui t'anime vont être bien sots, et je t'avoue que je voudrais voir la figure qu'ils font; c'est la seule vengeance que j'en voudrais tirer.

J'ai appris que la flotte que tu commandes, toujours dépourvue de ce qui lui est nécessaire, est dans un état de nullité déplorable; on parle, cependant, d'une division à mettre en commission; c'est jusqu'à présent pour nous un secret impénétrable.

. . . . . .

Adieu, etc.

Signé NIOU.

Le même au même.

Le 28 germinal an IV.

3e. — J'ai reçu hier, mon ami, ta lettre du 16 de ce mois..... Ce que tu me dis au sujet du dessein où tu es toujours de laisser le commandement de l'armée navale me fait beaucoup de peine. Le témoignage de confiance et d'estime que l'on vient de te donner en récompensant tes longs et utiles services exige de toi de nouveaux sacrifices et de nouvelles preuves de dévouement; enfin, mon cher ami, il faut t'oublier pour ne songer qu'à la patrie, qui te commande impérieusement de rester à ton poste. Crois-tu, d'ailleurs, qu'il soit aisé de trouver des hommes qui, comme toi, joignent à une expérience consommée une probité intacte, une valeur éprouvée, un patriotisme constant et une fermeté inébranlable? Je soutiens, moi, que tu es peut-être le seul à même de diriger les forces navales dans la contrée que tu habites

à présent. Je t'aime de tout mon cœur, mais rien ne me porterait à te flatter, je suis d'un caractère trop indépendant pour cela. Je dis donc la vérité; je dis enfin ce que mes connaissances me dictent. Ainsi, rends-toi, mon ami, à l'invitation de l'amitié qui te parle au nom de la chose publique, et conserve un commandement dont tu es si digne.

Tu as porté dans mon âme une satisfaction bien douce et bien pure en m'annonçant que les habitants de Toulon étaient satisfaits de mon administration pendant que j'étais dans leur commune et sur la flotte. Ils rendent justice à ma bonne intention et à mon zèle. Impétueux comme eux, il eût été possible que j'eusse commis quelques fautes, et à coup sûr elles eussent été involontaires. La difficulté des circonstances m'a certainement empêché de faire autant de bien que je l'eusse désiré; mais ils sont justes et se rappellent ma position; ils savent que je n'ai pas toujours fait ce que j'ai voulu. Avant de savoir ce qu'ils pensaient sur mon compte, mon attachement pour eux n'en était pas moins sincère, et, dans les comptes que j'ai rendus au gouvernement, je lui ai fait connaître que c'était à Toulon où il trouverait toujours le plus d'amis sincères de la république. Au surplus, si jamais la motion perturbatrice d'Isnard est portée à notre conseil, on verra que je sais dire la vérité avec courage, et que je me ferai un devoir et un plaisir de rendre justice à une cité qui

sera, dans tous les temps, le boulevard de la liberté.

Ce que tu me dis à l'égard de la municipalité de Toulon ne me surprend pas, je suis sûr de son civisme, et elle a, d'ailleurs, à sa tête un homme vraiment respectable par la pureté de ses mœurs et de ses lumières. Tu m'as fait grand plaisir en m'envoyant un exemplaire du discours qu'il a prononcé à l'occasion de la fête de la Jeunesse; je t'avoue que la bonté des principes qu'il contient a cassé le nez à bien des gens qui se plaisent à calomnier une contrée aux malheurs de laquelle ils devraient plutôt donner des larmes.

On a ici beaucoup parlé de paix pendant quelque temps; la malveillance s'était saisie de ces bruits comme de tant d'autres pour calomnier; mais les méchants seront encore déjoués dans leurs manœuvres; car, si nous avons la paix, elle ne pourra être que glorieuse et digne d'un peuple libre qui ne reçoit pas de bienfait, mais qui le donne aux autres nations.

L'état de souffrance où tu m'annonces que sont nos braves compagnons d'armes de la flotte a pénétré mon âme de douleur. La pénurie du trésor public est la seule cause de cette calamité; si la confiance se rétablissait, tous ces maux disparaîtraient. Le ministre en sera instruit de nouveau, et sans doute il profitera de la première circonstance qui se présentera afin d'améliorer le sort de ses concitoyens.

Pour moi, je ne serai heureux que lorsque la pa-

trie le sera et que nos concitoyens pourront jouir en paix du fruit de leurs généreux travaux.

Adieu, mon cher ami, aime-moi toujours comme je t'aime; je t'embrasse.

NIOU.

(U*) *Lettres particulières du vice-amiral Truguet, ministre de la marine, au vice-amiral Martin.*

Paris, le 8 ventôse an III.

1re.—Je n'ai pu, jusqu'à présent, mon cher général, vous écrire particulièrement pour vous convaincre des sentiments que vous m'avez depuis longtemps inspirés. J'ai toujours attendu l'occasion où, en régénérant la marine, en augmentant nos forces navales à Toulon, je pourrais, en vous offrant de nouvelles occasions de gloire, vous donner en même temps des preuves de ma confiance. Les effets de mes soins se trouvent un peu retardés par la pénurie momentanée de nos finances; je ne puis cependant différer plus longtemps de vous assurer, mon cher général, que vos talents, votre expérience et votre dévouement à la république m'inspirent la plus grande estime pour vous, et que j'ambitionne votre amitié. Je crois qu'il est impossible d'obtenir des succès et d'activer le service comme il doit l'être, s'il ne s'établit entre le ministre et les généraux cette confiance sans bornes que commande l'amitié bien plus que le devoir.

Je ne vous parlerai pas ici, mon cher général, de tout ce que j'ai fait pendant que j'étais attaché au comité de salut public pour que la confiance qui vous était due vous fût accordée ; je connaissais déjà vos talents et votre ardent patriotisme, et je m'acquittais d'un devoir envers la marine, dont j'ambitionnais les succès. Depuis cette époque, le caractère ferme que vous avez montré dans toutes les occasions les plus critiques n'a fait qu'ajouter à l'opinion que j'avais de vos qualités personnelles. Vous devez bien penser, mon cher général, que, en arrivant au pénible ministère qui m'est confié, je me suis félicité de trouver à Toulon un coopérateur tel que vous. Aujourd'hui que les affaires prennent une assiette solide, et que moi-même, honoré de la confiance entière du Directoire, je puis me livrer à tout ce qui peut régénérer notre malheureuse marine, je viens vous assurer de toute mon estime, je viens vous offrir mon amitié et réclamer la vôtre. Croyez, mon cher général, qu'il ne dépendra pas de moi de rendre votre position aussi brillante qu'elle puisse l'être en vous donnant de nouveaux moyens de gloire ; je veux en même temps la rendre la plus agréable possible en m'occupant de tout ce qui peut vous être personnel.

Je vous conjure, mon cher général, de m'écrire avec confiance ; ajoutez à vos lettres officielles des lettres particulières écrites à *moi seul ;* ouvrez-moi votre âme, communiquez-moi vos vues, et comptez

sur tous mes efforts pour soutenir avec énergie toutes vos opérations. Oui, mon cher général, comptez sur mon appui, sur mon dévouement et sur la vérité des sentiments que je vous témoigne dans cette lettre.

TRUGUET.

P. S. Nommez-moi les capitaines et les officiers qui méritent le plus votre confiance, et par conséquent la mienne.

TRUGUET.

Paris, le 2 prairial an IV.

2e. — J'ai reçu, mon cher général, votre lettre confidentielle du 23 floréal, et je vous sais un gré infini de ce témoignage de confiance envers votre camarade. Je voudrais que vous me donnassiez plus souvent de pareils témoignages d'amitié et que vous voulussiez, dans toutes les occasions, vous épancher, vis-à-vis de moi, avec cette franchise qui vous caractérise. Je serai toujours bien plus flatté d'être traité par vous en ami qu'en chef supérieur. Considérez-moi donc comme tel et ne redoutez jamais ni mon indifférence ni mon indiscrétion.

Puis-je être étonné, mon cher général, d'avoir beaucoup d'ennemis ? Quand je n'étais rien, mon caractère et quelques qualités ou talents personnels me faisaient assez généralement aimer. Dès que je

fus nommé général en chef des forces navales de la Méditerranée que j'étais parvenu à faire armer en 1792 après les trahisons des ministres royaux, je fus en butte à toutes les persécutions. Elles ont failli me porter à l'échafaud après treize mois de captivité.

Je dus me créer des ennemis dans ce poste si difficile à l'époque où je vins l'occuper; car j'y apportais un amour ardent du bien, un enthousiasme pour la liberté également éloigné de toutes les passions personnelles, et surtout une aversion bien prononcée contre les hommes atroces qui ont souillé notre révolution. L'obscurité dans laquelle j'ai vécu pendant quelque temps, après ma sortie de prison, m'avait fait oublier des méchants; mais je ne pouvais oublier ce que je devais à mon pays, me connaissant des moyens pour lui être encore utile. Je fus réintégré et appelé auprès du comité de salut public.

C'est là que je vis l'horreur de la position de notre marine, c'est là que j'en sondai toutes les plaies, dont quelques-unes me parurent incurables, si le gouvernement ne changeait de forme. J'eus le courage d'accepter le ministère, et j'avoue, avec toute la vérité de mon caractère, que je ne vis personne autour de moi en état de prendre *le timon;* car bien sûrement je l'aurais cédé, et je le céderais encore à un autre qui apporterait dans cette place si pénible une âme de feu

pour la régénération de la marine, un courage à toute épreuve réuni à de l'expérience, un dévouement à la gloire de la république et un attachement sans bornes à la conservation de sa constitution.

Appelé donc au ministère, et portant dans cette place non un sentiment d'ambition ridicule et qui ne pouvait exister dans ces moments de crise, mais le désir ardent de faire le bien, j'ai abordé tous les vices, tous les abus, toutes les viles passions, tous les esprits de corps, et par conséquent tous les genres d'orgueil. Vous savez tout ce qui se passe depuis cette époque, tous les combats que j'ai été obligé de livrer; mais, fort de mon courage et de l'appui du Directoire, qui a secondé mes efforts et qui les secondera toujours, parce qu'il connaît la pureté de mes principes et de mes intentions, j'ai terrassé une partie des ennemis de la chose publique soit ici, soit dans les colonies, et, si j'avais pu obtenir plus de moyens pécuniaires, nous aurions aujourd'hui une marine bien armée et bien équipée, et aussi bien composée en individus qu'elle pouvait l'être après les crises révolutionnaires que nous avons essuyées.

Voilà, mon cher général, un détail qui m'est personnel et que je ne vous ai tracé que pour vous démontrer la nécessité du courage, de l'énergie et de la constance à supporter la peine et tous les genres de persécution quand on se dévoue à occuper une

fonction publique et qu'on veut passionnément le bien de son pays.

Revenons à vous. Depuis longtemps, mon cher général, je suis avec intérêt toutes vos opérations, et aucune de vos peines ne m'a échappé. Je connais le pays que vous habitez, ainsi que la plupart des hommes qui vous entourent. Le brave et loyal Letourneur, avec lequel je suis intimement lié, m'a bien souvent parlé de vous, ainsi que des sentiments que vous lui aviez inspirés. Il me charge encore, aujourd'hui, de vous en renouveler les assurances. Vous avez été le point de mire de tous les désorganisateurs, parce que vous avez toujours voulu l'ordre et la discipline. Vous avez été souvent calomnié, parce que dans le port de Toulon on n'accorde jamais de talents, ou du moins rarement, à ceux que l'on appelle étrangers, parce qu'ils ne sont pas nés sur le territoire. Vous avez dû passer tour à tour pour lâche, traître et royaliste, parce que vous avez constamment fui toutes les associations de patriotes exclusifs composées de brigands, d'assassins et de suppôts de toutes les anarchies. Vous, moi, Letourneur et tant d'autres aussi contre-révolutionnaires avons mérité les mêmes épithètes.

Eh bien ! mon cher général, ce n'est pas au moment de la victoire, ce n'est pas au moment où l'anarchie meurt et où le gouvernement et le corps législatif se prononcent si fortement contre les désorgani-

sateurs, qu'un général de votre trempe se décourage-ra. Non, bien sûrement vous ne quitterez pas votre poste, je n'y consentirai jamais, et vous-même, en consultant l'énergie de votre âme, saurez vous roidir contre ces obstacles, qui ne sont rien aujourd'hui, puisque la loi triomphe et qu'une constitution est établie, ainsi qu'un vigoureux gouvernement. Vous secouerez toutes ces guenilles qu'on cherche à jeter sur vous, et vous resterez pur. Oui, mon cher général, votre conduite envers les ennemis extérieurs de notre république, la discipline et le bon ordre que vous saurez maintenir, le bon esprit que vous saurez propager parmi vos compagnons d'armes répondront à toutes les diatribes méprisables dont la conjuration dernière nous a si parfaitement expliqué les motifs. Laissons-nous louer ou blâmer par tous ces folliculaires à passions, allons notre train, soyons indifférents aux louanges comme aux blâmes et faisons le bien !

Je suis si rempli de confiance dans vos principes et dans vos sentiments, que vous pouvez compter, dans toutes les occasions, sur l'appui de tout mon pouvoir et sur le dévouement le plus sincère.

Le port de Brest commence à bien aller. Le général Villaret a retrouvé tout son courage, et son zèle vient de rajeunir. Il m'a promis son dévouement pour notre cause commune et sa franchise contre les lâches, les ignorants, les fripons et les désorganisateurs.

Réunissons-nous tous pour régénérer la marine, servons-la de tous nos moyens personnels, ne perdons pas l'espoir de voir couronner nos succès et faisons tous nos efforts pour lui rendre l'éclat qu'elle doit avoir sous le gouvernement républicain que nous nous sommes choisi. Bientôt la paix du continent fera porter sur la marine toute l'attention du gouvernement et celle de la nation. Tenons-nous prêts pour utiliser les grands moyens qui nous seront donnés, et, en attendant, tirons le meilleur parti de notre position et faisons l'impossible pour la rendre estimable. Écrivez-moi souvent.

TRUGUET.

Le 24 prairial an IV.

Je ne peux, mon cher général, que vous écrire un seul mot par ce courrier, et c'est pour vous inviter à surveiller tous les désorganisateurs et tous les mécontents qui se réunissent pour saper le gouvernement et anéantir notre constitution. J'apprends que des hommes, dignes coopérateurs des scélérats de Paris, ont le même langage et nient l'existence d'une conspiration dont le but était un massacre général. Bientôt l'existence de cette conspiration sera démontrée pour les plus incrédules et bientôt punie. En attendant, je vous conjure, mon cher général, de veiller à tout ce qui se passe sur notre rade, sur nos

vaisseaux et même dans notre arsenal. C'est le moment où les vrais patriotes, les amis et les défenseurs de notre constitution doivent se réunir et déjouer n'importe où toutes les trames du crime. J'ai répondu au Directoire de la fidélité de tous les marins de nos grands ports, parce que je compte sur le zèle de tous leurs chefs civils et militaires. Je parle des chefs principaux, car je crains bien que quelques subalternes ne se laissent égarer. *Gouvernement* et *constitution,* voilà le ralliement, voilà les mots sacramentaux qui font vaincre nos armées, voilà le but de leurs victoires.

J'ai lu hier dans un journal une calomnie sur les autorités de Toulon qui avaient défendu, par trahison, de tirer sur les vaisseaux ennemis qui s'approchaient de la côte. Je vais m'occuper de détruire publiquement cette calomnie absurde, mais je vous assure que le Directoire exécutif partage mes sentiments de sécurité et de confiance dans les chefs de sa force armée navale et dans ceux qui administrent les arsenaux, et qu'il méprise toutes ces diatribes dégoûtantes.

Je vous prie, mon cher général, de m'écrire souvent et confidentiellement; comptez sur ma discrétion et mon dévouement. Soyons toujours unis pour faire le bien et serrons-nous contre les ennemis de l'intérieur pour obtenir de faire ce bien malgré leurs efforts, leurs calomnies et toutes leurs trames. Je

viens d'obtenir des fonds pour Toulon, je m'occupe d'en obtenir davantage et j'espère réussir; ainsi notre escadre de Toulon pourra être incessamment bien munie. Je ne songe qu'à elle, et tout, jusqu'au moindre de ses besoins, attire mon attention et ma sollicitude. Nos étonnants succès dans nos armées nous assurent que bientôt on s'occupera avec intérêt de la marine. Passons donc ce temps critique avec résignation et courage. Notre tour va bientôt venir, et nous prouverons à la nation que la république possède de braves marins qui n'attendent que l'occasion de couvrir de gloire le pavillon républicain.

Pardonnez-moi mon griffonnage, je suis pressé et je voudrais vous en dire davantage.

TRUGUET.

(V*) *Le ministre de la marine au vice-amiral Martin.*

Paris, le 30 prairial an IV.

J'ai reçu, général, votre lettre du 15 de ce mois, par laquelle vous m'informez que le citoyen Aubert-Dubayet (ambassadeur à Constantinople) ayant désiré, avant son départ, de connaître l'effet que produisaient les boulets inflammables embarqués sur nos vaisseaux, l'expérience en a été faite en présence du directeur de l'artillerie de la marine, d'une partie

des officiers de l'escadre et d'un nombre considérable de marins. Il paraît que cette expérience a constaté que ces machines incendiaires peuvent être employées avec avantage ; mais vous m'observez, en même temps, que, si elles sont utiles dans les combats particuliers, il serait dangereux, en certains cas, de s'en servir en escadre. C'est aux généraux à faire usage de ces incendiaires suivant les circonstances et la position des bâtiments, et je suis certain qu'à cet égard je ne puis mieux faire que de m'en reposer sur votre zèle et votre expérience.

TRUGUET.

(X*) *Le ministre au vice-amiral Martin.*

Paris, le 26 fructidor an IV.

(Post-scriptum de la main du ministre.) Je vous écrirai, mon cher général, particulièrement dans quelques jours. Je me borne à vous annoncer qu'après-demain on doit faire un rapport au corps législatif pour supprimer les jurys qui nous ont fait tant de mal par l'impunité qu'ils ont consacrée, et établir des cours martiales dans tous les ports et sur nos escadres où les crimes de désertion et d'insubordination seront vigoureusement punis.

TRUGUET.

(Y*) *Lettres de l'amiral Jerwis et du capitaine Troubridge.*

A bord du vaisseau de S. M. B. *le Victory*, devant Toulon, le 13 août 1796.

Monsieur,

Conformément aux lois de l'humanité qui dirigent toujours la nation anglaise, je vous envoie quatre prisonniers qui ont été blessés à bord de la corvette française *l'Utile,* et qui, depuis, ont été guéris à l'hôpital de la marine en Corse. Le vice-roi m'ayant informé qu'il avait beaucoup de crédit pour l'échange des prisonniers avec le commissaire de Toulon, je me persuade que vous ferez en sorte que les prisonniers anglais et corses à portée d'être renvoyés me soient remis.

Je profite de cette occasion pour répéter que vos pêcheurs ne seront pas inquiétés dans leur occupation, ni leurs personnes insultées, leurs filets ou autres propriétés ménagés par tous les bâtiments sous mes ordres.

J'ai l'honneur d'être, etc.

J. Jerwis.

A bord du *Culloden,* devant Toulon, le 15 août 1796.

Monsieur,

J'ai appris que tous les bâtiments qui avaient été

visités par les vaisseaux anglais étaient mis en quarantaine à leur arrivée à Toulon, sur la supposition qu'ils avaient communiqué avec des bâtiments suspects.

J'ai l'honneur de vous informer, Monsieur, que cela nous a étonné, et que, quand quelqu'un de nos bâtiments visite un bâtiment suspect de quarantaine, la communication avec la flotte lui est interdite jusqu'à ce qu'il ait accompli une quarantaine, suivant l'usage.

J'ai l'honneur de vous assurer que le bâtiment que je commande n'est point en quarantaine, et que les prisonniers proviennent de Marseille et de Livourne. Je vous ai donné tous ces détails pour sauver toute inquiétude relativement aux prisonniers.

J'ai l'honneur d'être, etc.

J. TROUBRIDGE.

P. S. J'ai écrit plusieurs lettres au gouverneur de Toulon, pour lui dire que les pêcheurs ne seront point inquiétés et pour offrir un échange de prisonniers. Il n'a jamais répondu à aucune, quoiqu'une honnêteté doive toujours être rendue par un homme honnête à un autre.

A bord du *Culloden*, devant Toulon, le 3 septembre 1796.

Monsieur,

Les officiers, domestiques et matelots nommés

dans la marge, autrefois sur la corvette *l'Utile*, et qui sont à présent à bord du *Culloden*, ayant requis la permission du commandant de la flotte britannique de retourner en France, il a jugé à propos d'accorder leur requête, et il m'a ordonné de vous envoyer un parlementaire pour vous dire qu'ils seront remis entre les mains de tel officier que vous enverrez, en donnant une quittance. Il y a dix-huit jours que je vous ai écrit, et par la même occasion je vous envoyai une lettre du commandant en chef. Je voulais dire que, s'il était nécessaire d'envoyer les lettres à Paris, il y aurait eu le temps d'y avoir réponse, pour conserver une étiquette toujours soutenue entre les officiers.

Comme le commandant en chef est bien connu de plusieurs des hommes qui sont à présent les plus considérables à Paris, tels que MM. Sainte-Foix, Rayneval, Barthélemy, etc., s'il faisait connaître à ces messieurs la grosse incivilité qu'on lui a faite, je suis persuadé qu'ils en seraient blessés, et je ne saurais m'empêcher de vous dire, Monsieur, que c'est une négligence que le commandant en chef n'a pas méritée.

J'ai écrit bien des lettres à M. le gouverneur de Toulon, mais il n'a jamais eu la complaisance de me rendre réponse à aucune. Je l'impute à son ignorance de la civilité qui est due d'un officier à un autre qui écrit une lettre d'une nature publique et particulière-

ment avec l'intention de lui rendre un service, aussi bien qu'aux habitants de Toulon, comme vous le verrez par les copies des lettres que j'ai l'honneur de vous envoyer, qui regardent les pêcheurs.

J'ai l'honneur d'être, etc.

TROUBRIDGE.

(Z*) *Le ministre de la marine au vice-amiral Martin.*

Paris, le 18 fructidor an IV.

J'ai reçu, citoyen général, votre lettre du 29 thermidor, par laquelle vous m'avez rendu compte de l'entrée, à Toulon, du canot anglais envoyé en parlementaire par l'amiral Jerwis, et des motifs ou, pour mieux dire, des prétextes qui avaient porté ce général anglais à cette démarche.

Je n'aurais pas différé si longtemps de répondre à cette lettre, si je n'avais cru devoir en rendre compte au Directoire exécutif et prendre des ordres à ce sujet. Je m'empresse de vous annoncer que la conduite ferme que vous avez tenue dans cette circonstance a mérité ses éloges et qu'il m'a chargé de vous en transmettre sa satisfaction. Vous verrez, par la copie ci-jointe de la lettre qu'il a écrite au général Mouret et dont peut-être vous avez déjà connaissance, que son intention est que les individus qui pourraient se présenter à Toulon, de la part des Anglais, soient

traités comme espions et jugés militairement. Je ne doute pas que cette mesure ne fasse renoncer nos ennemis à l'espoir de cacher des manœuvres perfides sous une correspondance publique, et que l'accord qui règne entre vous et le général Mouret ne vous donne les moyens de déjouer leurs projets.

Continuez, citoyen général, à donner des preuves de votre zèle et de votre patriotisme, et soyez assuré de tout mon empressement à faire valoir auprès du Directoire exécutif l'utilité de vos services.

TRUGUET.

(A**) *Le ministre de la marine au vice-amiral Martin.*

Paris, le 16 brumaire an V.

L'ennemi n'étant plus en force dans la Méditerranée, citoyen général, le Directoire exécutif a pris de nouvelles mesures pour l'emploi de celles que la république a dans ces parages, et fait détacher, en conséquence, six vaisseaux de l'escadre à vos ordres. Par une suite de cette disposition, le commandement de ce qui reste ne comportant plus un officier général de votre grade, le Directoire, qui s'était refusé, jusqu'à présent, à accueillir la demande que vous avez plusieurs fois réitérée de prendre du repos, a profité de cette circonstance pour y acquiescer; mais,

connaissant l'activité de votre zèle et voulant encore l'alimenter, il vous a nommé à la place de commandant des armes qui va vaquer à Rochefort. Il vous invite donc à remettre votre commandement au citoyen Brueys, et à vous rendre le plus tôt et le plus directement possible à votre destination. C'est avec d'autant plus de plaisir, citoyen général, que je vous annonce, de la part du Directoire exécutif, cette nouvelle marque de sa confiance, qu'elle m'a paru concilier le désir que vous avez manifesté de soigner votre santé avec l'intérêt que le service a de la conserver en vous faisant passer à des fonctions plus douces et non moins utiles.

TRUGUET.

(*B***) *Le capitaine de vaisseau Étienne, commandant le vaisseau* l'Heureux, *à Aboukir.*

Au Lazaret, à Ancône, le 22 frimaire an VII.

Mon cher général, c'est avec plaisir que je t'annonce mon arrivée en ce port, ainsi que celle des citoyens Émeriau et Racord, ayant chacun de nous des blessures. Émeriau est le plus maltraité, ayant le bras droit perdu. Racord a eu tout le côté gauche criblé. J'ai reçu trois blessures; un boulet m'en a fait deux, il m'a enlevé tous les muscles de l'épaule gauche, ainsi qu'un bout de l'oreille, et m'a fait un sabord à la joue en emportant tous les muscles. Ma

troisième blessure m'a été faite par un éclat qui m'a fait une entaille des plus fortes; il est étonnant qu'il n'ait pas offensé l'os du bras gauche à la jointure de l'épaule. Enfin nous sommes parfaitement guéris et il ne nous reste que de très-fortes douleurs. A notre départ d'Alexandrie, le 17 brumaire, tout y allait assez bien pour le moment. Le peuple venait de se soulever au grand Caire et s'était porté en masse chez les différents chefs, particulièrement chez le général Dufalga, chef du génie, où étaient tous les plans, instruments et autres objets très-essentiels à l'expédition d'Égypte; le tout a été mis en pièces sans pouvoir rien sauver; sur quinze personnes qui se trouvaient sur les lieux, dix ont perdu la vie. Cette révolte a duré plusieurs jours. Le général en chef a été obligé de bombarder la ville, ce qui leur a fait demander la paix. On a perdu dans cette malheureuse affaire près de trois cents hommes, dont plusieurs de marque; entre autres, le premier aide de camp du général en chef, homme d'un très-grand mérite et qu'il regrette beaucoup. La perte des Turcs, mameluks et Bédouins s'élève à trois mille suivant les uns, à cinq mille suivant les autres. L'ordre qui a régné parmi nos troupes a bien décontenancé tout ce peuple. L'or de l'Angleterre va grand train.....

Pendant trois mois que je suis resté au Caire pour me guérir de mes blessures, ce sont mes chirurgiens qui m'ont soigné en ville; la seule grâce qui nous a

été faite a été de nous accorder quatre rations fournies par la terre, qui nous donnait du chameau pour du bœuf; du vin dans lequel l'eau salée dominait, encore on ne le donnait pas exactement; le pain ne valait rien. Quant à moi qui suis resté à la diète pendant quarante jours, à ne prendre que du bouillon et de la soupe, je me faisais faire du bouillon de poulet quand je ne pouvais me procurer de mauvais *beef* (textuel). Voilà sincèrement nôtre situation, encore ne devons-nous pas nous plaindre quand nous avions de huit à neuf cents blessés auxquels on a fini par donner des fèves, fayols et riz pour toute nourriture, et pour boisson... de l'eau ! Heureusement, le brave général en chef est venu à notre secours en accordant une somme de 15,000 francs pour venir au secours des officiers blessés.....

Je ne puis entrer sans frémir dans les détails des malheurs que notre marine vient d'éprouver à Aboukir.

Notre escadre de treize vaisseaux était mouillée sur une ligne du sud-est au nord-ouest, à 80 brasses de distance les uns des autres; il manquait de deux à deux cent quinze hommes à chaque vaisseau, excepté à l'*Orient*, au *Tonnant* et au *Franklin*, auxquels on avait donné de cent trente à cent quarante hommes provenant des frégates *l'Artémise* et *la Sérieuse*. A l'apparition des Anglais, l'amiral ordonna de gréer les perroquets, ce qui fut d'un très-bon augure;

le branle-bas de combat fut ordonné. Avec quel étonnement et surprise vîmes-nous le signal qui disait : *L'intention du général est de combattre à l'ancre !...* Ce signal nous ordonnait de faire passer un grelin de la tête à la queue, ce qui fut exécuté par tous les vaisseaux, à l'exception du *Tonnant*, qui ne m'envoya pas son grelin ; ce vaisseau se trouvait serre-file de l'amiral et, par conséquent, mon chef de file. Quel fut encore mon étonnement, quand le général fit le signal de mouiller une deuxième ancre ! C'est alors que tout fut à son comble. A cinq heures trois quarts, le 14 thermidor, les Anglais étant à portée de canon, le général fit signal de commencer le combat. L'ennemi doubla la tête de notre ligne et mit toute notre avant-garde entre deux feux. Un vaisseau ennemi se mit en travers sur le vaisseau de tête qui était le *Guerrier ;* un autre coupa la ligne en arrière du deuxième vaisseau de tête qui était le *Conquérant*, armé de canons de 18 et de 12. Le *Spartiate*, qui suivait, fut cerné. Les deux premiers vaisseaux furent promptement réduits et démâtés de tous mâts. Les Anglais sur deux colonnes, les huniers à mi-mât, se laissaient culer, draguant les deux ancres que chacun avait à la mer. Ils sont tombés quatre sur chaque vaisseau de notre pauvre avant-garde, et s'arrêtèrent devant l'*Orient*, tandis que le *Tonnant*, l'*Heureux*, le *Mercure*, le *Guillaume-Tell*, le *Timoléon* et le *Généreux* attendaient leur tour. Que de choses à

dire!!!... Quel coup de manœuvre !!!... Il y avait à faire, mais l'ordre ne se donnait pas, et nous attendions notre tour!!!... Voilà, mon cher général, quelle était notre position. J'entendais des citoyens crier auprès de moi : *Où est le général Martin?*... Ils avaient raison. Le comble de nos malheurs fut bien grand quand, à huit heures, je vis le feu à bord de l'*Orient*, qui, en moins d'une demi-heure, eut son arrière embrasé. C'est à cette époque qu'un des vaisseaux qui le combattaient fila le long du *Tonnant*, lui envoya plusieurs volées et vint couper la ligne entre moi et le *Tonnant;* je commençai alors mon feu. Ce vaisseau dérivant toujours mit son bout dehors de clin foc dans mes balancines de civadière. Tout mon monde était à la mousqueterie et paré à sauter à l'abordage; ce vaisseau, dérivant toujours, vint engager son bout dehors de foc dans mes haubans de misaine; j'avais donné ordre aux officiers des batteries de mettre doubles boulets dans chaque canon ainsi que des obus et boulets incendiaires, de tirer dessus à fur et mesure que chaque canon le découvrirait. Quel fut mon étonnement quand ce vaisseau, ayant cassé son bout dehors de foc, me longea de bout de vergue à bout de vergue, que je ne vis personne sur son pont, point de lumière dans sa deuxième batterie, et la première fermée! Tout mon monde était à son poste et faisait un feu terrible, sans qu'il ripostât que par quelques coups de fusil ;

quand ce vaisseau se vit prêt à me doubler de l'arrière, il ouvrit quelques sabords. J'ordonnai d'abraquer le croupiat de tribord, et par ce moyen j'évitai de recevoir son enfilade. Il voulut recouper la ligne entre le *Mercure* et moi, mais le grelin que j'avais sur ce vaisseau l'en empêcha. Les deux ou trois bordées qu'il m'envoya par la hanche de bâbord me mirent beaucoup de monde hors de combat, me blessèrent au bras et me meurtrirent tout le corps sans m'occasionner dans le moment aucune douleur. J'eus plusieurs canons de 8, 18 et 36 coupés en deux; alors je fis mettre quatre canons en retraite, et je continuai à combattre ce vaisseau qui était accroché avec le *Mercure*. Le feu continua ainsi de part et d'autre. Le pauvre *Orient* faisait toujours, malgré son incendie, une résistance des plus fortes. Un vaisseau ennemi, qui le battait par la hanche, combattait aussi le *Tonnant* et faisait feu sur moi de ses canons de retraite; il me fit m'entraverser sur bâbord pour pouvoir me servir de quelques-uns de mes canons. Ce vaisseau, s'apercevant que je le combattais, fila son croupiat, me présenta le travers et m'envoya une bordée qui me jeta roide sur le pont, où j'étais seul de l'arrière par le travers du grand mât à bâbord. Le François, enseigne de vaisseau, fut le seul qui s'aperçut que je n'y étais plus; il me fit enlever et porter au poste où je suis resté dix minutes sans connaissance. Dans cet intervalle, le citoyen Foucaud, m'ayant rem-

placé, fut obligé, par le *Tonnant*, de filer un câble par bout et de couper l'autre sur la bitte; l'arrière-garde fut forcée d'en faire autant pour éviter l'explosion de l'*Orient*, qui fut considérable. L'*Heureux* eut le malheur de s'échouer; son gouvernail sauta, malgré toutes les manœuvres qu'on put faire, et il a été impossible de le sortir. Le *Mercure* eut le même sort. Le combat continua jusqu'à trois heures, que tout cessa. Au jour, on aperçut le *Guerrier*, le *Conquérant*, le *Spartiate*, l'*Aquilon*, le *Peuple-Souverain* et le *Franklin* ras comme des pontons, tout à jour, ayant pavillon anglais; la *Sérieuse* coulée, le *Tonnant* démâté.

L'*Heureux*, ayant plusieurs boulets dans ses bas mâts qui menaçaient de tomber, ayant 9 pieds d'eau dans sa cale, combattu par l'arrière par trois vaisseaux anglais qui tiraient aussi sur le *Mercure* qui se trouvait dans la même position que nous, fut obligé d'amener. Les Anglais l'ont brûlé ainsi que le *Mercure*. Trullet, commandant le *Timoléon*, ne pouvant suivre le *Guillaume-Tell*, le *Généreux*, la *Diane* et la *Justice*, à cause des grandes avaries de son vaisseau, s'est jeté à la côte et l'a brûlé.

Le succès des Anglais les a rendus fort humains. Nous n'avons pas été pillés par eux..... Il est impossible de se figurer comment ces vaisseaux sont armés; leurs plus petits hommes sont de ma taille (5 pieds 6 pouces environ), ils n'ont à bord que

quinze ou dix-huit mousses, ayant chacun dix-huit ans.

Bien des personnes ont des torts dans cette malheureuse affaire, et, comme l'a dit le général Bonaparte, celui qui eut le premier tort est mort à son poste. G..... s'est sauvé dans un canot et est allé à terre; suivant moi, il eût beaucoup mieux fait en se sauvant à bord d'un des vaisseaux de l'arrière-garde. Le général V..... aurait pu aussi donner des ordres, et rien ne s'est fait. Tout ce que je te détaille est la vérité des faits.

Signé ÉTIENNE,

capitaine de vaisseau, commandant l'*Heureux*.

ANNEXES. — CHAPITRE VI.

(C**) *Le ministre au vice-amiral Martin, commandant des armes, à Rochefort.*

Paris, le 28 fructidor an VI.

J'ai donné ordre, citoyen général, aux frégates commandées par le chef de division Savary, de rester au mouillage du Verdon. Le Directoire veut qu'elles soient, sans délai, expédiées avec de nouvelles troupes pour l'Irlande. Le citoyen Savary a mérité et obtenu sa confiance.

Le ministre de la guerre a expédié hier un courrier extraordinaire pour qu'on dirigeât sur-le-champ, sur Royan, savoir :

Des Sables. . . . ., le 3e bataillon de la 70e demi-brigade;

De Nantes. . . . ., cent hussards du 18e régiment;

De la Rochelle. . ., deux escouades de canonniers.

Les selles et armes des hussards doivent être transportées avec la plus grande célérité.

Deux pièces de 4 viendront de la Rochelle avec les canonniers.

Deux mille fusils viendront de Bayonne,

Quinze cents de Tours,

Cinq cents du port Liberté.

Deux mille habits, deux mille vestes seront à prendre tant à Bordeaux qu'à la Rochelle, et deux mille culottes proviendront des magasins de Nantes; sinon elles seront remplacées par des pantalons de cotonnade pris à la Rochelle.

Je connais, citoyen général, votre énergie, votre dévouement à la république, et je compte sur vous pour activer le départ de cette seconde expédition.

Je vais prier le ministre de la guerre d'enjoindre, à tous ceux de ses subordonnés qui doivent y coopérer soit par des mouvements de troupes, soit par des expéditions d'effets, de vous rendre compte de leurs

opérations; je vous ferai passer leurs noms pour que vous les stimuliez directement.

Si mon courrier est arrivé à temps pour retenir les frégates au Verdon, vous vous y rendrez, et vous vous servirez d'ordonnances pour entretenir vos communications entre Rochefort et Bordeaux; vous requerrez de l'ordonnateur de Rochefort et du commissaire principal de Bordeaux tout ce que vous croirez nécessaire en vivres, boissons, munitions navales, etc. Faites forcer les quantités d'eau-de-vie de manière à ce qu'on puisse en débarquer quelques tonneaux. Qu'aucune considération ne vous arrête, tout doit être sacrifié à la nécessité d'accroître nos forces en Irlande. Complétez les équipages en prenant du monde sur les corsaires ou tous autres bâtiments; que toutes les ressources des caisses soient consacrées au payement des états-majors et équipages de cette division. Disposez de tous les fusils que l'arsenal de Rochefort pourrait vous fournir, si ceux que nous procure le ministre de la guerre se font trop attendre. J'ai prescrit à Bordeaux de mettre deux corsaires, les meilleurs voiliers, en réquisition; vous les adjoindrez à la division, si vous le jugez nécessaire, soit pour lui servir de mouches, soit pour la désencombrer.

Dans le cas où les frégates auraient quitté le Verdon et seraient de retour en rade de l'île d'Aix, vous arrêterez les troupes à leur passage, et vous arrêterez

aussi, s'il est possible, les effets sur Royan; il sera facile d'en faire revenir ce qui s'y rendrait malgré vos précautions.

Je ne puis pas prévoir toutes les difficultés que vous rencontrerez; levez-les vous-même, et, quoi que vous fassiez, soyez sûr de mon approbation. Le point essentiel est d'envoyer, le plus tôt possible, à ces malheureux Irlandais et à nos braves soldats, des renforts, des vêtements et des armes. En atteignant ce but, vous satisferez le Directoire. Excitez le zèle, enflammez nos marins de l'amour de la gloire; je me repose entièrement sur vous, général.

L'ordonnateur de Rochefort vous fera compter 6,000 francs pour vos frais de route et tous autres applicables à votre mission.

E. Bruix.

P. S. Le courrier que j'ai expédié à Savary est parti hier matin. Partez vite, général, après avoir pris toutes vos mesures, à Rochefort.

E. Bruix.

Paris, le 26 fructidor an VI.

(*D***) *Le ministre de la guerre*

Ordonne que les commandants des troupes destinées pour l'Irlande, tous officiers, commissaires ordonnateurs et ordinaires des guerres, tous agents et

préposés d'administration militaire, déféreront avec célérité aux demandes et réquisitions qui pourront leur être faites par le vice-amiral Martin, commandant la marine à Rochefort, soit pour les mouvements des troupes, ou pour toutes dispositions ordonnées d'après lesquelles il doit être fourni des arsenaux et magasins militaires, les armes, munitions et autres objets nécessaires pour l'expédition projetée.

Le ministre de la guerre,

SCHÉRER.

Au commandant des armes.

Le 17 floréal an VII (17 mai 1799).

J'ai reçu, citoyen général, vos lettres des 11, 15 et 19 de ce mois.

Je sais que, d'après les rapports qui vous ont été faits, il existe dans le golfe plusieurs bâtiments ennemis, et qui croisent devant les pertuis.

Je ne puis que donner mon approbation aux instructions que vous avez délivrées au capitaine Landolphe, sur la route qu'il doit faire à sa sortie de Rochefort et sur l'expédition dont il est chargé : elles sont aussi sages qu'elles peuvent être utiles à cet officier, et je vous dois des témoignages de satisfaction de cette nouvelle preuve du zèle avec lequel vous remplissez les fonctions qui vous sont confiées.

Je vous ai déjà fait connaître les intentions du Directoire, relativement à la division espagnole, mouillée en rade de l'île d'Aix, et aux troupes qui sont à bord des bâtiments la composant.

J'apprends avec plaisir que la gabare *la Lionne* a échappé, avec les bâtiments qu'elle convoyait, à la division anglaise qui croise devant les pertuis, et qu'elle s'est réfugiée à Bordeaux.

J'approuve la destination que vous avez donnée au cutter *le Dragon*.

Le ministre des affaires étrangères chargé, par intérim, du ministère de la marine,

Ch. Mau. TALLEYRAND.

Le 21 prairial an VII (10 juin 1799).

J'ai reçu, citoyen, votre lettre du 1er prairial, relative au lancement du vaisseau, *le 18 fructidor*, et à la fête qu'à cette occasion vous avez donnée aux officiers de l'escadre espagnole : ces officiers ont été vivement touchés de l'accueil que vous leur avez fait et de la délicatesse de vos procédés ; ils n'ont pas laissé ignorer qu'ils y ont été fort sensibles, et vous avez parfaitement rempli, dans cette circonstance, les intentions du gouvernement.

Le ministre des affaires étrangères chargé, par intérim, du ministère de la marine,

Ch. Mau. TALLEYRAND.

Le 25 messidor an VII (14 juillet 1799).

J'ai reçu, citoyen général, vos lettres en date des 1^er^, 7, 13 et 17 messidor; j'ai écrit au ministre de la guerre pour lui faire connaître l'insuffisance des troupes qui composent la garnison de Rochefort, la Rochelle et des îles de Ré et d'Oléron, et je l'ai invité à s'occuper, sans délai, des moyens de pourvoir à la sûreté de ces différentes places.

Je vois, d'après les divers comptes que vous me rendez, que la *Sagesse* est arrivée de la Guadeloupe à la Corogne, et que la *Diligente* et la *Vénus* sont toujours sur la rade de l'île d'Aix.

J'ai remarqué avec plaisir que, par l'audace et l'habileté de sa manœuvre, le citoyen Marchais, commandant la goëlette *la Volante*, est parvenu à sauver le convoi qu'il avait pris aux Sables pour le conduire à l'île de Ré; il a soutenu avec avantage un combat inégal, et je dois à cette action glorieuse et à cette preuve de courage les plus grands éloges. Vous voudrez bien témoigner au commandant Marchais toute ma satisfaction de sa conduite, et lui donner l'assurance que je saisirai avec empressement l'occasion de lui procurer l'avancement qu'il paraît mériter. Son état-major et son équipage, qui l'ont parfaitement secondé, doivent avoir part aussi aux témoignages de ma satisfaction.

Je ne doute pas que, de concert avec les diverses

autorités constituées, vous n'ayez pris les mesures convenables pour déjouer les tentatives que les Anglais pourraient faire sur les divers points de la côte.

Le ministre de la marine,

M. A. Bourdon.

Le 29 messidor an VII (18 juillet 1799).

J'ai reçu, citoyen général, vos lettres en date des 14, 15 et 17 messidor, par lesquelles vous me rendez compte des tentatives faites par les Anglais contre la division espagnole mouillée à l'île d'Aix, des suites de cette attaque, qui a été violemment repoussée, et enfin des dispositions que vous avez prises de concert avec le général Melgarejo, pour déjouer les projets ultérieurs que l'ennemi pourrait avoir l'intention d'exécuter.

J'ai remarqué avec beaucoup de plaisir que les états-majors et les équipages des bâtiments tant français qu'espagnols ont montré, dans cette affaire, autant de courage que de bonne volonté. Le Directoire, auquel il en a été rendu compte, a été satisfait de cette preuve de leur zèle et de leur dévouement. Il est convaincu que le succès de cet engagement est dû à la célérité et à la sagesse des dispositions que vous avez prises avec le général espagnol. Je m'empresse de payer ici à l'un et à l'autre le tribut d'éloges

que mérite la conduite ferme et courageuse que vous avez tenue dans cette circonstance.

Le ministre de la marine,

Signé M. A. Bourdon.

Le 6 thermidor an VII (25 juillet 1799).

J'ai reçu, citoyen général, vos lettres en date des 19 et 23 messidor.

J'apprends avec plaisir l'heureuse arrivée, sur la rade de l'île d'Aix, de trois convois venant de divers ports du nord et du sud, et je remarque qu'il paraît, d'après tous les renseignements qui vous sont parvenus, que les bombardes ennemies avaient beaucoup souffert dans l'engagement qui a eu lieu sur la rade.

Je vois que, conformément aux ordres que vous avez reçus, l'embargo que vous aviez mis sur les neutres a été levé.

Le ministre de la marine,

M. A. Bourdon.

(*E***) *Lettres du général espagnol Melgarejo, commandant l'escadre espagnole en rade de l'île d'Aix, à bord du* Royal Charles.

Le 5 juin 1799.

Mon chér général,

Le commandant de la bombarde mouillée dans

cette rade vient de m'envoyer une dépêche dans laquelle il me marque qu'on a aperçu, de l'île d'Oléron, une escadre anglaise composée de dix vaisseaux, deux frégates et deux mouches; quoique je sois fort éloigné de croire qu'ils osent nous venir attaquer au mouillage, je serai pourtant charmé de savoir quel est votre plan de défense, pour pouvoir opérer en conséquence, et qu'au besoin nos opérations ne manquent pas d'ensemble, ce qui pourrait, comme vous le concevez bien, produire des suites fâcheuses.

J'ai l'honneur d'être, mon très-cher ami, etc.

Francisco MELGAREJO.

Le 20 juin 1799.

Mon très-cher général,

Le citoyen Lacoste, commandant le *Sphinx*, m'a communiqué la lettre qui vous a été adressée de Bordeaux, par laquelle je vois que MM. les Anglais ont envie de prendre mon escadre et que je suis *rêté* (1) en duel. (Je suis extrêmement curieux de voir *la lettre de la bouteille*, et, s'il n'y a pas indiscrétion de ma part, je vous la demanderai.) Quant à l'escadre, ils peuvent la venir chercher, et nous ferons notre possible pour les recevoir comme il faut et faire les honneurs de chez nous; quant à leur style, j'étais

(1) *Retar* en espagnol signifie provoquer en duel.

persuadé qu'il n'y avait que la *Mancha* qui produisît des *Quichotes*, mais je vois que la Grande-Bretagne en recueille une bonne récolte.

Mon escadre est sur un excellent pied, nos chaloupes canonnières sont en état d'agir; mais, si vos bateaux plats s'unissaient à moi, nous serions non-seulement en bon état de défense, mais encore en état de pouvoir les attaquer avec quelque succès dans leur mouillage.

Je suis persuadé que l'île d'Oléron et l'île d'Aix, dont les fortifications sont en si bon état, auront le nombre suffisant de canonniers, troupes, munitions, etc..... pour pouvoir protéger l'escadre en cas de besoin.

Francisco Melgarejo.

Le 24 juin 1799.

Mon très-cher général,

En marge, de la main de l'amiral Martin.

—

Les obus et les boulets incendiaires.

Les boulets rouges à l'île d'Aix.

Je viens de recevoir une lettre de notre ambassadeur, à Paris, en date du 20 juin, qui me donne avis, par une lettre qu'il a reçu de Londres, d'un armement que l'on fait en Angleterre, destiné contre l'escadre que j'ai l'honneur de commander, et beaucoup plus fort que le premier; il sera composé de plusieurs vaisseaux

Des chaînes et des mains de fer pour détourner les brûlots.

Des embarcations disposées pour ce dernier objet.

Tous les bateaux canonniers disponibles dans le port.

Prévenir le commandant de la 12e division du projet des Anglais sur l'île d'Aix.

et muni de beaucoup de chaloupes canonnières, de bombardes et de brûlots. Je m'empresse de vous le faire savoir pour vous prier de me remettre au plus tôt les deux bateaux canonniers; s'il était possible, nous armerions quelques chaloupes de vaisseaux auxquelles nous ferions porter du petit calibre; je pourrai encore leur fournir du monde. Je vous engage, mon cher Martin, à m'envoyer autant de bateaux et chaloupes qu'il vous sera possible, puisque c'est la seule façon de repousser une entreprise de cette espèce et de garantir l'escadre des brûlots que l'on pourrait lancer; *et si, au surplus, votre prévoyance, votre expérience et vos talents dans le métier vous dictent quelque chose qui puisse contribuer à soutenir l'honneur et la gloire de nos deux nations, je vous prie de me le faire savoir, comptant que je serai docile à vos avis.* Je suis parfaitement convaincu que de votre côté vous donnerez vos ordres pour qu'au besoin il y ait un heureux accord entre les opérations de terre et des

M.

forces dont vous pouvez disposer avec celles de mon escadre.....

Agréez, cher et brave ami, etc...

Francisco MELGAREJO.

Le 22 juillet 1799.

Mon très-cher général,

Je vous dois mille remercîments pour les nouvelles que vous avez eu la bonté de m'envoyer. Je crois, comme vous, que la réception du 2 juillet ne tentera pas Master Pool, et réprimera en lui tout mouvement de convoitise; mais il sera très à propos de tâcher, par tous les moyens possibles, de nous mettre sur le pied de la défensive la plus respec able, pour réprimer sa fougue en cas qu'il osât faire quelque tentative. Voilà pourquoi je serais charmé de renforcer une flottille des deux bateaux que votre prévoyance vient de m'offrir. Ainsi je vous prierai de me les envoyer et, puisque la pénurie où vous êtes pour avoir des marins vous empêche de les équiper, je voudrais du moins qu'ils eussent à bord un officier marinier chargé des effets du bateau et un caporal ou un canonnier de l'artillerie dont la responsabilité préviendra tout désordre sur lesdits articles. Je voudrais de même savoir si, en cas que je doive mettre à la voile, je dois remettre ces bateaux au citoyen La-

coste, au gouverneur de l'île d'Aix ou à toutes autres personnes que vous jugerez à propos. J'attends vos ordres là-dessus.

Agréez, etc...

Francisco MELGAREJO.

Paris, le 17 messidor an VIII.

Nota. Nous nous sommes longuement étendu sur la présence de l'escadre espagnole sur la rade de l'île d'Aix, parce que, jusqu'à présent, il n'avait jamais été fait mention de cette première tentative des Anglais sur les vaisseaux mouillés à l'embouchure de la Charente et que le fait a été assez honorable pour que nous cherchions à rétablir la vérité de l'histoire.

(F**) *Circulaire au commandant des armes et à l'ordonnateur.*

J'ai reçu, citoyens, avec les lettres que vous m'avez écrites chacun en particulier, copie de celle par laquelle on informe les citoyens Pelletreau de projets hostiles et incendiaires contre le port de Rochefort.

Je ne pense pas qu'un pareil écrit soit de nature à inspirer des craintes; mais il autorise la défiance et toutes les mesures de surveillance que vous avez prises ayant pour objet d'assurer davantage la conservation du port de Rochefort. Je m'empresse d'y donner mon approbation. J'ai remarqué, avec satisfaction, que la seule idée du danger qui pouvait menacer cet arsenal a réuni sur-le-champ les différentes

autorités tant civiles que militaires, et je vois le meilleur garant de sa sûreté dans le zèle et la bonne intelligence qui les animent.....

Le ministre de la marine,

Signé FORFAIT.

Au commandant des armes.

Le 27 messidor an VIII.

..... Les dispositions que vous avez prises pour la sûreté du port et dont j'ai trouvé le compte détaillé joint à une de vos lettres m'ont paru également sages et convenables, et j'y donne mon approbation.

Les détails que vous me donnez sur les mouvements des ennemis m'apprennent que plusieurs de leurs bâtiments de guerre croisent dans les pertuis.

Le ministre de la marine,

FORFAIT.

Au commandant des armes.

Le 18 thermidor an VIII.

Une partie des magasins de la marine à Nantes, citoyen, vient d'être détruite par une incendie dont la cause paraît devoir être attribuée à la malveillance. A peu près à la même époque où cet événement a eu

lieu, des hommes ont cherché à s'introduire furtivement, pendant la nuit, dans les ports de Rochefort et Lorient, et on ne peut supposer à ces individus que les plus coupables intentions.

En rapprochant ces différentes circonstances, on pourrait être fondé à croire qu'un système de destruction a été organisé par les ennemis soit de l'intérieur, soit de l'extérieur, pour l'anéantissement de la marine et de ses arsenaux. Quel que soit le degré de foi et de consistance que mérite cette opinion, il n'en est pas moins indispensable que la surveillance la plus scrupuleuse et la plus sévère s'exerce dans tous les ports ; il faut que toutes les mesures de prévoyance soient prises pour assurer leur conservation, et la moindre négligence, à cet égard, serait rigoureusement punie.

Vous voudrez bien, en conséquence, si les dispositions actuellement en vigueur pour la garde du port dont l'administration vous est confiée pouvaient laisser quelque chose à désirer, y ajouter toutes celles que vous croirez convenables et nécessaires, et me rendre compte de ce que vous aurez fait pour satisfaire à l'objet de cette lettre.

Le ministre de la marine,

Forfait.

(G**) *Lettre du contre-amiral Nielly, préfet maritime à Lorient, au vice-amiral Martin.*

Lorient, le 7 messidor an IX.

Désirant, mon cher général, voir l'honnête homme à la place de premier magistrat, c'est avec une grande satisfaction que j'ai vu hier plusieurs lettres des bureaux de la marine où il est grandement question de vous pour le ministère. Quelles que soient les épines attachées à cette place et votre grande franchise, je désire, si elle vous est proposée, que vous l'acceptiez, persuadé que, avec votre bonne judiciaire, vous rendrez de grands services à la chose publique; car je tremble, mon ami, que, sur votre refus, cette place ne soit donnée à quelque intrigant ou sangsue, et j'en connais qui, depuis longtemps, remuent toute la république pour y être placés. C'est l'avis que vous donne un bon ami et un bon camarade qui vous aime bien, qui n'a rien à demander, se trouvant parfaitement bien à sa place, et à qui vous ne supposez pas d'intrigue, j'espère, car il ne connaît personne là-haut et ne suit aucune correspondance amicale; il n'a, d'ailleurs, jamais été à Paris, et n'ira même pas, à moins qu'on ne lui fasse quelque injustice marquante qui attaque son honneur.

Ce sont les sentiments de votre bon camarade et ami.

NIELLY.

Rochefort, le 17 avril 1815.

Mon cher général,

Je n'ai appris qu'hier que le ministre vous avait annoncé votre rétablissement dans la marine active. Cet acte de justice ne m'a pas surpris. L'empereur vous devait, il nous devait à tous, de ne pas laisser dans l'oubli des services qui honorent à jamais une arme respectable. Sa Majesté n'a, sans doute, cédé, dans cette circonstance, qu'aux mouvements de l'âme noble et grande qui l'anime; mais, en suivant sa propre impulsion, elle a exaucé les vœux de tout le corps de la marine. Je me trouve heureux, mon général, de pouvoir vous exprimer une partie de la satisfaction que lui fait éprouver votre rentrée dans son sein; croyez qu'en mon particulier j'en ressens une joie bien sincère.

J'ai l'honneur de vous communiquer une dépêche de Son Excellence, par laquelle elle nous demande un serment que chacun de nous porte dans son cœur. Veuillez, mon général, apposer le premier votre signature sur la formule jointe à cette dépêche, et me renvoyer ensuite l'une et l'autre, afin que je puisse signer moi-même et faire signer tous mes subordonnés, ainsi que cela m'est prescrit.

Agréez, je vous prie, mon général, l'assurance de

ma haute considération et de mon respectueux attachement.

Le baron, *préfet maritime*,
Ch^er^ BONNEFOUX.

Le capitaine Landolphe.

Le capitaine Landolphe, le capitaine Pamphyle, sont aussi populaires dans la marine que M. la Palisse l'est dans l'armée; leurs noms ont été la source d'une foule de lazzi qui ont bien souvent égayé les matelots pendant les longues heures des quarts de nuit.

Nous ne savons rien du capitaine Pamphyle. Est-il ou n'est-il pas un personnage imaginaire? Nous ne pouvons décider la question; un jour peut-être, une révélation subite viendra nous prouver son authenticité et nous donner de précieux documents sur ses hauts faits.

Quant au capitaine Landolphe, dont le nom est passé dans le domaine de la fable, c'était un grand marin, comme son prédécesseur M. la Palisse était un grand général. Le résumé de sa campagne à la côte d'Afrique et à celle du Brésil, et les instructions sur lesquelles il s'est dirigé, réhabiliteront, sans doute, sa mémoire et vengeront son nom du rôle peu honorable qu'il remplissait dans les légendes maritimes.

Nous ne savons à quelle époque il est entré dans

la marine; mais en 1799 il était capitaine de vaisseau, et en 1804 il ne figurait plus sur les listes.

Muni des instructions générales qu'on trouvera à la suite de cet article et qui furent complétées par l'amiral Martin (voir la lettre de M. de Talleyrand), le capitaine Landolphe partit de la rade de l'île d'Aix, en avril 1799, avec une division composée des frégates *la Concorde*, *la Franchise* et *la Médée*. Trompant la surveillance des croisières anglaises, il put sortir du golfe sans être aperçu, toucha à Saint-Louis, descendit la côte d'Afrique, ruinant et mettant à contribution tous les établissements anglais et portugais et capturant leurs bâtiments.

Traversant ensuite l'Atlantique, il relâche dans la Plata, y vend ses prises, remonte la côte du Brésil, et, prenant tous les navires qu'il rencontre, rançonnant ou détruisant tous les établissements portugais, il arrive aux Antilles chargé de butin après avoir capturé plus de quarante bâtiments, dont plusieurs de guerre et corsaires, appareille de la Guadeloupe, pour revenir en France, mais à l'atterrissage il fut joint par une forte division anglaise. Après un combat acharné contre des forces très-supérieures, la *Concorde* et la *Médée* succombèrent; la *Franchise* seule, commandée par le capitaine Jurien, parvint à s'échapper et à opérer son retour au port (1).

(1) Nous avons un tableau des prises faites par cette division, daté du 30 brumaire an VIII, devant l'entrée de la rivière de Lagos, présen-

Une semblable campagne, quoique s'étant fatalement terminée, ne devait pas tomber dans l'oubli, et nous nous estimons heureux que le hasard nous ait fourni l'occasion de la rappeler. Tout en offrant beaucoup d'analogie avec celle de l'escadre *invisible*, elle nous semble bien supérieure en ce sens, qu'avec des forces bien moindres le capitaine Landolphe a su causer à nos ennemis un dommage beaucoup plus grand que celui que leur a fait éprouver l'amiral Allemand, et qu'il n'a pas détruit, comme cet amiral, une quantité de bâtiments neutres pour lesquels la France a eu, plus tard, à payer d'immenses dommages et intérêts.

Instructions pour le citoyen Landolphe, capitaine de vaisseau, commandant la division des frégates la Concorde, la Médée *et* la Franchise, *armées au port de Rochefort.*

Le Directoire exécutif ayant fait armer, au port de Rochefort, les frégates *la Concorde*, *la Médée* et *la Franchise*, et ayant confié le commandement de cette division au citoyen Landolphe, capitaine de vaisseau, le ministre de la marine et des colonies va faire connaître, par les présentes instructions, le service qu'il devra remplir.

tant un total de dix-neuf navires portant ensemble deux cent cinquante-sept canons, six cent cinquante et un hommes d'équipage et jaugeant 5,160 tonneaux.

La mission dont le citoyen Landolphe est chargé a trois dispositions principales pour objet :

1° De porter au Sénégal une compagnie d'hommes de couleur, destinée à la garde des possessions de la république en Afrique ;

2° De détruire le commerce et les bâtiments de l'ennemi sur cette côte ;

3° D'établir une croisière sur les côtes du Brésil.

Aussitôt que les troupes qui doivent être embarquées sur la division auront été réparties sur les trois frégates, le citoyen Landolphe fera toutes ses dispositions pour mettre à la voile ; il prendra, avant son départ, les ordres et instructions du vice-amiral Martin, commandant des armes à Rochefort, sur la route qu'il doit suivre pour se dérober aux bâtiments ennemis qui croisent sur les côtes de France et d'Espagne, de manière à ce qu'il puisse doubler sans danger le cap Ortégal et le cap Finistère.

Dès les premiers moments de sa sortie, le citoyen Landolphe aura soin de choisir, parmi l'équipage de sa frégate, cinquante ou soixante marins qu'il prendra de préférence parmi les jeunes matelots et les novices, et il leur fera faire, chaque jour, l'exercice de la mousqueterie. Il prescrira aux capitaines des deux autres frégates de former également à leurs bords respectifs un pareil nombre de marins, de manière à ce qu'on puisse compter au besoin sur cent cinquante ou cent quatre-vingts hommes accoutumés

au maniement des armes. Cet exercice sera indépendant de celui de la troupe passagère qu'il conviendra d'ordonner régulièrement sur chaque bâtiment de la division; deux ou trois mousses devront, sur chaque frégate, être formés à battre la caisse.

Lorsque le citoyen Landolphe aura doublé le cap, il fera route pour prendre connaissance des îles Açores et il passera cet archipel entre l'île de Tercère et celle du Pic, afin d'éviter les croiseurs ennemis qui pourraient être établis sur Corvo et Flores ou entre Sainte-Marie et Madère. De là, il se dirigera sur Madère, et d'après les avis qu'il recueillera en mer il pourra croiser pendant quelques jours à la hauteur de cette île pour intercepter les bâtiments anglais et portugais qui viennent y chercher des vins.

Soit que les circonstances et l'état de santé des passagers permettent ou non au citoyen Landolphe de croiser dans ces parages, il fera route ensuite pour la rivière du Sénégal; lorsqu'il y sera arrivé, il remettra au citoyen Blanchot, gouverneur de cette colonie, les dépêches dont il aura été chargé pour lui; il s'occupera, sans retard, de faire débarquer la compagnie d'hommes de couleur, ainsi que les munitions et effets destinés pour le Sénégal; l'état de ces munitions et effets lui sera remis par le vice-amiral Martin : il aura soin de dresser procès-verbal du débarquement de cette compagnie, et il se fera donner, par le citoyen Blanchot, un certificat de ré-

ception des approvisionnements remis à cet officier. Il veillera à ce que le contrôle de cette compagnie ainsi que celui des autres troupes embarquées soient tenus avee exactitude. Au retour de la campagne, il remettra ces contrôles au commandant des armes à Rochefort, ainsi que l'état des mouvements qui seront survenus dans les trois détachements embarqués, et celui-ci adressera le tout au ministre sous le timbre, *troupes des colonies*. Si le citoyen Blanchot jugeait à propos d'employer la division pour reprendre la possession de l'île de Gorée, ou pour effectuer une expédition quelconque de même nature, le citoyen Landolphe exécutera les ordres que ce gouverneur pourra lui donner à cet égard.

Aussitôt que sa présence au Sénégal cessera d'être nécessaire, il prendra les dépêches du citoyen Blanchot et se portera avec sa division sur les embouchures des rivières de Sierra-Leone et de Gambie et sur les îles de Los ; il remontera la côte depuis les caps de Monte et de Mezurado jusqu'à celui de Palme, et, après avoir doublé ce dernier cap, il se portera sur la Côte-d'Or.

Pendant cette partie de sa campagne, il s'emparera de tous les bâtiments ennemis qu'il pourra rencontrer, même de ceux qui seraient mouillés sur les côtes et dans les rivières. Il aura soin seulement de ne pas attaquer la colonie libre qui s'est établie depuis quelques années à Sierra-Leone,

quoiqu'elle soit sous la protection de la Grande-Bretagne; l'intention du gouvernement étant de ne porter aucune atteinte à l'existence d'un établissement formé par des amis des hommes et de la liberté.

Lorsque le citoyen Landolphe sera parvenu au fort de *la Mine*, il se rendra chez le gouverneur batave, et il examinera de concert avec lui si, par la combinaison de leurs forces respectives, il ne serait pas possible de s'emparer du fort anglais du cap Coste. Si le gouverneur batave pense que l'on puisse tenter cette expédition avec l'espoir du succès, le capitaine Landolphe prendra toutes les mesures qui seront en son pouvoir pour enlever cet établissement en réunissant ses moyens à ceux de nos alliés; et, s'il réussit dans cette entreprise, il fera détruire sur-le-champ les fortifications et remettre les prisonniers au gouverneur batave, en l'invitant à les faire passer ultérieurement dans leur patrie. Si l'attaque du cap Coste présente des chances défavorables ou douteuses, le capitaine Landolphe passera outre.

Il continuera ensuite de filer le long de la Côte-d'Or, et s'arrêtera dans la rade de Whida, si le citoyen Blanchot lui en donne l'ordre ou s'il y juge sa présence nécessaire sous un rapport quelconque. De là il passera sur les rades d'*Épée*, *Padagri*, *Porte-nove* et *Lagos*, pour se rendre à l'embouchure de la rivière de Benin; il aura soin d'envoyer ses embarcations armées dans cette rivière, pour s'emparer

des navires ennemis qui s'y trouveraient ; après quoi il se dirigera sur le cap *Formose* et visitera ensuite les rivières de *Calebar*, où il pourra probablement faire des prises.

En partant de Calebar, il fera route pour l'île du Prince, située à 1° 30′ de latitude nord. Il fera mouiller la division près de l'établissement principal et sommera le gouverneur portugais de se rendre. Il aura soin de lui annoncer qu'il porte des troupes de débarquement, et que, faute par lui, de se soumettre aux conditions qui lui seront imposées, il détruira la colonie de fond en comble. Comme il ne serait pas possible que la république conservât l'île du Prince dans les circonstances actuelles, il fixera une forte contribution payable partie en espèces et partie en marchandises précieuses, et, lorsqu'elle aura été acquittée, le citoyen Landolphe continuera sa route.

Dans le cours de sa croisière sur la côte d'Afrique, le capitaine Landolphe détruira tous les établissements et comptoirs appartenant aux Anglais et aux Portugais, dont il aura la possibilité de s'emparer. Il brûlera ou coulera bas toutes les prises de peu de valeur, après en avoir retiré les effets les plus précieux et les vivres. Quant aux navires qui auraient à bord des nègres achetés par l'ennemi, il les expédiera pour Cayenne, la Guadeloupe ou Saint-Domingue, et il les adressera aux agents particuliers du Directoire exécutif dans ces colonies, qui, en faisant par-

ticiper ces infortunés à la liberté générale, les emploieront sur les habitations appartenant à la république.

Le capitaine Landolphe ne négligera pas de s'informer, par les prises qu'il pourra faire, du nombre et de la force des bâtiments que les ennemis entretiennent sur la côte et des lieux où ils sont stationnés. Il fera toutes ses dispositions pour surprendre ces bâtiments et s'en rendre maître. Le ministre attend de son courage et de celui des capitaines sous ses ordres que la division soutiendra dignement l'honneur du pavillon républicain.

Après avoir rempli l'objet de sa mission à la côte d'Afrique, le citoyen Landolphe traversera l'Océan méridional et se rendra soit à l'île Sainte-Catherine, soit dans la rivière de la Plata; il fera, dans l'une ou l'autre de ces relâches, du bois, de l'eau et des vivres, et laissera reposer ses équipages pendant le temps qu'il jugera nécessaire pour les remettre des fatigues de cette première partie de la campagne.

Dès qu'il pourra reprendre la mer, il croisera à environ 30 ou 40 lieues au large et par la latitude de Rio-Janeiro; il pourra ensuite se rapprocher de la côte, faire quelques débarquements près des habitations les plus riches et les mettre à contribution.

Si l'état de son équipage et de sa garnison le lui permet, il terminera sa croisière sur la côte de l'Amérique méridionale par l'attaque de la colonie du

Para, riche contrée de la Guyane portugaise. D'une part, les abords de cet établissement sont peu défendus; de l'autre, les habitants sont dans une telle sécurité, qu'ils peuvent être réduits avant qu'il aient employé aucun moyen de défense. Néanmoins, avant d'entreprendre cette expédition, le capitaine Landolphe s'assurera, par les dépositions des prisonniers qu'il pourra faire, de l'état actuel du Para, de la position des forts, du nombre des troupes qui s'y trouveront; en un mot, il s'efforcera de recueillir les documents les plus certains sur les forces des Portugais et sur les dispositions à faire pour les soumettre.

Après cette expédition, le capitaine Landolphe se rendra à la Guadeloupe. Il ne relâchera à Cayenne que s'il y est absolument forcé.

Il débarquera dans cette première colonie le détachement composé des cent cinquante déserteurs autrichiens qui auront été répartis sur les trois frégates; cette troupe restera affectée à la défense de la Guadeloupe.

Il conservera à bord l'autre détachement de cent cinquante hommes fourni par le département de la guerre, à moins que l'agent du Directoire exécutif à la Guadeloupe ne le requière de débarquer cette troupe et de la laisser à sa disposition; il prendra à cet égard les ordres de cet agent. Il les lui demandera également tant sur les passagers que sur les effets que cet agent aurait à envoyer en France; aussitôt qu'il les aura reçus, il se disposera à appareiller, et il

effectuera son retour à Rochefort. Le gouvernement laisse au citoyen Landolphe à déterminer la route qu'il devra tenir.

Il se pénétrera des motifs qui ont déterminé le Directoire à ordonner l'armement des trois frégates, dont le commandement en chef lui est confié; il sentira que l'humanité, la liberté, la gloire de la république sont intéressées au succès de cette expédition, qui peut également contribuer à enrichir le domaine de l'histoire naturelle et à perfectionner l'instruction des marins qui seront sous ses ordres. Le capitaine Landolphe ne doit donc rien négliger pour remplir l'honorable mission dont il est chargé.

En conséquence, il lui est expressément recommandé d'avoir autant de soins que d'égards pour les hommes de couleur qui doivent être conduits au Sénégal; de maintenir l'union et la bonne intelligence entre les troupes et les marins; d'exciter leur zèle et leur émulation; de traiter avec bonté et ménagement les noirs qu'il rencontrera sur la côte d'Afrique; de recueillir avec soin tous les objets précieux et curieux des trois règnes qu'il pourrait rapporter en France sans qu'ils éprouvassent d'altération (ils seront destinés pour le muséum d'histoire naturelle); de faire exécuter les lois et règlements sur le service de la marine; d'exiger une extrême propreté à bord des trois frégates sous ses ordres; de veiller attentivement à la santé des équipages et des troupes; de

s'assurer, par de fréquentes inspections, de la bonne tenue des marins, des troupes et de leurs armes; et d'avoir soin que les officiers tiennent leurs journaux avec exactitude. (Au retour de la campagne, ces journaux seront remis au commandant des armes, qui les fera passer au ministre de la marine. Ils seront examinés par une commission, et chaque officier sera ultérieurement informé de l'opinion qui aura été prise de son journal.)

Le gouvernement compte assez sur le dévouement et la bravoure du citoyen Landolphe, pour être persuadé à l'avance qu'il combattra avec énergie les ennemis de la république; il serait exposé à des reproches d'autant plus fondés si cette expédition n'était suivie d'aucun résultat glorieux et utile, que des forces imposantes en bâtiments, en hommes et en artillerie sont mises à sa disposition. Ce n'est donc que dans le cas où le capitaine Landolphe serait attaqué par un ennemi très-supérieur que le gouvernement peut supposer que cet officier essuierait un échec.

Le capitaine Landolphe est autorisé à communiquer aux capitaines des frégates *la Médée* et *la Franchise* la partie des présentes instructions qui leur est commune ainsi qu'à lui, afin que les mêmes soins, les mêmes précautions, la même tenue soient observés à bord des trois bâtiments; mais il gardera le secret sur le but de l'expédition.

Le vice-amiral Martin pourra remettre, au citoyen

Landolphe, des instructions particulières sur la partie nautique et militaire de cette expédition, et alors il s'empressera, sans doute, de mettre à profit les lumières et l'expérience de cet officier général (1).

Paris, le 2 germinal an VII.

En l'absence du ministre de la marine,

Le ministre de la justice,

Signé LAMBRECHTS.

Affaire des brûlots de l'île d'Aix.

(Extrait de l'*Histoire de Rochefort.*)

L'Angleterre, qui ne pouvait nous vaincre par les armes, avait conçu un projet infâme. La rade de l'île d'Aix fut choisie par elle pour être le théâtre d'une action qui déshonore à jamais le règne de Georges III.

Le récit circonstancié d'une affaire maritime ne

(1) Nous avons donné en entier la teneur de ces longues instructions d'abord parce que, le capitaine Landolphe les ayant suivies à la lettre, elles donnent une connaissance exacte des travaux exécutés pendant la campagne, qu'on y trouve un acheminement vers les idées d'ordre et de propreté qui font aujourd'hui la base de la tenue de nos navires, et enfin parce qu'elles nous ont paru caractéristiques de l'époque à laquelle elles ont été rédigées. Il est, en effet, bien digne de remarque que, dans des instructions données pour une campagne de guerre pendant laquelle la tension constante des esprits doit être dirigée vers les moyens d'attaquer avec avantage ou de se défendre avec énergie, le gouvernement veuille encore faire tourner au profit de la science les courts moments de repos que leurs préoccupations laisseront aux officiers.

devrait trouver sa place que dans une histoire de la marine; mais on nous saura gré, sans doute, d'entrer dans quelques détails sur un événement souvent décrit avant nous et partout inexact ou incomplet, lequel s'est passé dans notre rade et appartient, dès lors, à l'histoire de Rochefort.

Une escadre sortie de Brest, sous les ordres du contre-amiral Willaumez, avait une mission lointaine; elle devait, avant de prendre le large, se recruter des navires dont l'armement avait été ordonné à Lorient et à Rochefort. Des circonstances qui ne se rencontrent que trop fréquemment en marine firent échouer cette expédition, et les désastres des brûlots eurent lieu.

Arrivée en rade des Basques, l'escadre de Brest fit le signal d'appareillage aux quatre vaisseaux qui composaient la division de Rochefort : la *Ville-de-Varsovie,* le *Patriote*, le *Jemmapes* et le *Calcutta,* sous le commandement du capitaine Bergeret. Mais ces vaisseaux n'étaient point prêts à prendre la mer; ils n'avaient guère que la moitié de leurs équipages, et ils étaient généralement mal espalmés. L'amiral se vit donc forcé de stationner sur la rade, et son séjour y fut assez prolongé pour que les Anglais, constamment en vue, eussent le temps de se présenter assez nombreux pour contraindre M. Willaumez à venir jeter l'ancre en rade de l'île d'Aix.

A la suite de différends fâcheux survenus entre

l'amiral et le capitaine Bergeret, ces deux officiers abandonnèrent successivement leurs commandements, et toute l'escadre, composée alors de onze vaisseaux (1) et de quatre frégates, restée sous les ordres du contre-amiral Gourdon, passa, le 16 mars 1809, sous le pavillon du vice-amiral Allemand (2), nouvellement promu au grade de vice-amiral et dont l'étoile heureuse, jusqu'à ce moment, avait fait la fortune militaire.

En arborant le pavillon de commandement, l'amiral trouva l'escadre anglaise mouillée dans la rade des Basques : cette escadre comptait aussi onze vaisseaux, parmi lesquels plusieurs trois ponts; déjà supérieure en artillerie à la nôtre, elle s'accrut successivement de plusieurs bâtiments; aussi crut-on d'abord à une attaque de vive force. Préoccupé, sans doute, de cette pensée, l'amiral Allemand jugea prudent de se mettre en mesure d'opposer à l'ennemi la plus forte résistance possible. A cet effet, il plaça les vaisseaux sur deux lignes parallèles : la première fut formée de cinq vaisseaux, la seconde de six; ils étaient embossés sud quart sud-est et nord quart nord-

(1) Il y en avait d'abord douze; mais le *Jean-Bart*, commandé par le capitaine Lebozec, réputé le premier pilote de France, s'était perdu sur la pointe des Palles.

(2) L'amiral Allemand était le même qui, en 1795, commandait le vaisseau *le Duquesne* dans l'escadre de la Méditerranée. C'est par erreur que son nom avait été écrit *Lallemand* dans la première partie de cet ouvrage; il se nommait Allemand (Zacharie-Jacques-Théodore).

ouest et endentés de manière à présenter un rempart formidable de canons (1). Les vaisseaux de tête avaient été mouillés assez près de l'île d'Aix pour que l'ennemi ne pût passer entre la terre et l'escadre. Une des frégates, l'*Indienne*, avait été placée entre les deux pointes de tête des lignes d'embossage, et les trois autres, l'*Hortense*, la *Pallas* et l'*Elbe*, en avant-garde. Toutes quatre eurent ordre, en cas d'attaque, de se replier en arrière sur la deuxième ligne.

Ces dispositions étaient jusqu'ici, comme on le voit, parfaitement combinées.

L'amiral Allemand ayant eu connaissance que des voiles arrivaient en grand nombre se ranger sous les ordres de l'amiral anglais Gambier, et que ces navires présentaient l'aspect de brûlots, eut la pensée d'établir une estacade en avant des lignes de son escadre. Les ressources du port que l'amiral Martin mit à sa disposition, et celles de l'armée, furent employées à cet usage, et l'on confia la direction de ce travail important au capitaine de frégate Pesron, chef d'état-major de l'amiral, qui s'en acquitta avec autant de zèle que d'intelligence.

On se crut alors à l'abri de toute attaque, et l'on organisa ensuite des rondes de nuit, afin de protéger

(1) Ils étaient ainsi placés avant que l'amiral Allemand prît le commandement; du reste, cet ordre vicieux était nécessité par le peu d'espace que la rade de l'île d'Aix offre pour le mouillage en ligne d'une nombreuse escadre.

l'estacade contre les tentatives probables des embarcations anglaises qui auraient voulu la briser.

Cependant les forces de l'ennemi devenaient de plus en plus considérables. On y voyait des bâtiments d'une forme inusitée dans une escadre de guerre, et l'on fut, dès lors, convaincu que, loin de penser à une attaque franche, l'Angleterre ne comptait employer que des moyens incendiaires.

Vers la fin du mois de mars, l'escadre de l'amiral Gambier comptait soixante-seize navires, répartis de la manière suivante : douze vaisseaux, sept frégates, sept corvettes, quatre cutters et quarante-six brûlots, transports et bâtiments légers.

Depuis les premiers jours d'avril, on avait pu distinguer que l'ennemi étudiait la direction des courants ; il était certain pour tout le monde que, sous peu de temps, les Anglais tenteraient d'incendier nos vaisseaux. Par quelle fatalité alors l'amiral s'est-il enlevé lui-même tous les moyens d'éviter le danger et d'appareiller pour rentrer en rivière dans le cas où il n'eût pas pu résister à l'attaque des ennemis ; au lieu d'avoir ses vaisseaux en appareillage, tous avaient les mâts de hune calés et ses basses vergues sur les porte-lofs.

Le 11 avril 1809, le vent soufflait grand frais de la partie du nord-ouest ; le ciel était couvert, le temps à grains, la mer grosse. Les longues vues braquées sur l'armée anglaise y faisaient découvrir un mou-

vement inaccoutumé, dont on ne soupçonna pas immédiatement l'intention. Mais, dans la soirée, on vit un grand nombre de navires se détacher de l'escadre et venir prendre position à peu près à égale distance des deux divisions, hors de la portée des batteries. Puis, trois frégates, dirigées par lord Cochrane, celui qui, plus tard, vendit ses services au Brésil, à la Grèce et au Chili, vinrent mouiller près du banc de Boyard, par le travers du haut fond nommé le Pointeau. Derrière ces trois frégates se rangèrent des chasse-marées n'ayant que le mât de misaine. Les forts de l'île d'Aix et ceux des Saumonards essayèrent vainement de les atteindre.

L'amiral Allemand ne douta plus qu'il ne dût être prochainement attaqué. Il donna, en conséquence de cette idée qui le dominait, ses ordres aux commandants des vaisseaux de l'escadre, et envoya prévenir le général Brouard, récemment arrivé à l'île d'Aix, que l'ennemi allait tenter un *coup de main*. Celui-ci, officier brave et déterminé, élevé à l'école de Napoléon qui l'avait distingué, fit répondre qu'il était prêt ; et l'on pouvait compter sur lui.

Cependant, la veille de ce jour néfaste, on avait vu des barils de goudron enflammé abandonnés sur l'eau pour indiquer à l'ennemi, d'une manière certaine, la direction des courants de flot, et l'on avait aperçu des matelots installant, sur les vergues des bâtiments du commerce, des bombes, des obus et des grap-

pins d'abordage. Étaient-ce donc là des indices d'une attaque loyale à force ouverte? Non, sans doute. Pourtant l'amiral Allemand persiste dans son fatal aveuglement, et, au lieu de donner l'ordre de se disposer à rentrer en rivière, il signale, aux trois frégates d'avant-garde préposées à la défense de l'estacade, liberté de manœuvre, en s'en référant à leurs instructions antérieures, qui consistaient, ainsi que nous l'avons dit, à se replier en arrière de la seconde ligne des vaisseaux.

La sacrifice allait donc se consommer! A huit heures du soir, deux coups de canon partis d'un des bâtiments ennemis furent le signal que tout était paré, et cinq feux suspendus aux grands mâts des frégates anglaises démontrèrent que ces navires, ainsi jalonnés, étaient autant de points de repère pour la direction que devaient suivre les brûlots chargés de détruire l'escadre française.

Le vent soufflait avec plus de violence, la nuit était noire; la blanche écume de la mer tranchait seule sur cette obscurité profonde. On entendait, par intervalles, la voix des hommes de la flottille de garde luttant vainement contre le vent et la marée, afin de se rendre à l'estacade.

Tout à coup, vers le centre de cette unique barrière défensive, paraît une lueur rougeâtre, immédiatement suivie d'une effroyable détonation. L'air est en feu, la mer bouillonne, on croirait que le

cratère d'un volcan vient de s'ouvrir. Dans toutes les directions, des matières incandescentes sont vomies, des nuées de projectiles sont lancées de toutes parts. C'est un catamaran destiné à la rupture de l'estacade qui vient de faire explosion. Sur ses traces arrive une masse de bâtiments qui s'enflamment, se poussent, se pressent contre l'insuffisant rempart qui protége l'armée française : arrêtés là, ils se heurtent avec violence; les plus faibles s'abîment, les autres font tête contre l'estacade, et à la lueur de cet horrible incendie on en voit encore un nombre considérable courant à pleines voiles, favorisés par le vent et la marée. Parmi ces derniers, on distingue un vaisseau à deux batteries et une frégate, portant dans leurs flancs, sur leurs ponts, sur leurs vergues, tous les éléments de destruction dirigés contre nous. La flamme s'ajoute à la flamme, les détonations succèdent aux détonations. Rien ne peut désormais résister. L'estacade est rompue, et bientôt l'escadre est à la merci de l'œuvre infernale sortie de la tête du colonel Congrève, récemment arrivé tout exprès pour l'ordonner et la diriger.

Dans ce terrible moment, les frégates d'avant-garde coupent leurs câbles et mettent à la voile; elles se trouvent entre deux feux, et cependant elles s'échappent miraculeusement de cette horrible mêlée. Les brûlots entraient alors de toutes parts, dans toutes les directions, malgré le feu de notre escadre,

se ruant sur nos vaisseaux dont la perte semblait inévitable.

Qui pourrait peindre les angoisses éprouvées alors, les traits de courage, de dévouement sublime de nos pauvres marins ?

Les vaisseaux *le Régulus* et *l'Océan* furent seuls accrochés par les brûlots, mais ils parvinrent à s'en débarrasser, et dans ce mouvement l'*Océan* perdit plusieurs hommes qui tombèrent dans les flammes. Parmi les autres vaisseaux, les uns, en coupant un câble et lançant sur l'autre, évitèrent les masses enflammées qui les menaçaient ; d'autres, filant toutes leurs retenues, s'abandonnèrent au vent et au courant, qui les portèrent sur divers points de la côte.

C'est de neuf à onze heures du soir que se passa le déplorable événement que nous venons de décrire si rapidement. Pendant le reste de la nuit, les trente-trois brûlots qui flottent encore sont détournés des bâtiments français par nos embarcations, et vont s'échouer et brûler au loin sur les Palles, sur les côtes d'Oléron, sur celles de Fouras : un seul arrive jusqu'à l'embouchure du fleuve, un autre reste échoué sur l'île d'Aix, sans avoir éclaté ; c'est le brick *l'Énéas* qui fut depuis armé. On a supposé que ce brick était un piége tendu par les Anglais, et c'en était un en effet : si un seul homme fût monté à bord sans de minutieuses précautions, il mettait inévitablement le pied sur une détente artistement ca-

chée et destinée à faire sauter cette machine infernale.

Que cette nuit terrible fut longue et cruelle ! et que l'on juge des émotions éprouvées à bord des bâtiments de l'escadre ! N'est-il pas miraculeux que dans un pareil chaos, où les éléments étaient réunis à tous les moyens de destruction que le génie du mal a pu inventer, n'est-il pas incompréhensible que pas un navire n'ait été la proie des flammes ?

Le jour paraît enfin. On se cherche, on se compte. Tous les bâtiments répondent à l'appel. C'est un bonheur, une joie indicible, mais auxquels, hélas ! va bientôt succéder un deuil profond. N'anticipons pas sur les événements et traçons le tableau que présentait l'escadre le 12 au matin. Le *Cassard* et le *Foudroyant* portant le pavillon du contre-amiral Gourdon étaient restés à leur poste, enseignes déployées. L'*Océan*, vaisseau-amiral, et le *Jemmapes*, étaient échoués à peu près dans le chenal qui conduit à l'embouchure de la Charente. Le *Régulus* flottait. La *Ville-de-Varsovie*, l'*Aquilon*, le *Calcutta*, le *Tonnerre* apparaissaient sur les Palles, touchés de manière à présenter l'arrière au nord-ouest, dans une position fatigante et surtout très-défavorable, en cas d'attaque. Un peu plus en dedans, en se rapprochant de l'île Madame, on voyait le *Tourville*, l'*Hortense* et la *Pallas ;* plus près de l'embouchure, l'*Elbe ;* ensuite le *Patriote* parvenu à mouiller en rivière ; de l'autre

côté, sur les roches de la pointe de l'Aiguille, l'*Indienne*.

Certes rien encore n'était désespéré ; et si, à la marée suivante, plusieurs vaisseaux et frégates eussent été se mettre en ligne avec les deux vaisseaux qui avaient conservé leur mouillage, l'ennemi n'eût pas osé tenter immédiatement son audacieuse attaque. Des secours seraient arrivés du port où l'amiral Martin, quoi qu'on en eût dit dans le temps, déployait la plus louable activité. Alors la gloire était pour la France, la honte à l'Angleterre. Il n'en devait pas être ainsi : les principaux chefs semblèrent avoir l'esprit frappé de vertige. Le *Foudroyant* et le *Cassard*, dans la crainte d'être attaqués par l'ennemi que l'on voyait se disposer à appareiller, demandent et obtiennent la permission de rentrer ; et, dans ce moment, l'*Océan*, le *Patriote*, le *Jemmapes*, le *Tourville*, le *Régulus* et trois frégates étaient à flot. Le désordre régnait à bord, il est vrai, après une nuit aussi affreuse.

On ne fit rien pour imposer à l'ennemi, gagner du temps, quand il fallait revenir en rade et mourir en combattant ! N'avait-on pas, d'ailleurs, la protection des forts et surtout celle de l'île d'Aix.

Vers onze heures, l'escadre anglaise avait mis à la voile, le cap sur l'île d'Aix. A midi, plusieurs de nos vaisseaux avaient appareillé : le *Régulus*, l'*Océan*, le *Foudroyant* se jetaient sur la côte de Fouras. A

une heure, la rade était déserte. A deux, seize bâtiments anglais s'approchaient des Palles, en longeant l'enrochement de Boyard, évitant ainsi le feu de l'île d'Aix, et venaient se placer de manière à enfiler de l'arrière à l'avant la *Ville-de-Varsovie*, l'*Aquilon* et le *Calcutta*, qui, couchés sur le côté, ne pouvaient se défendre qu'à l'aide de quelques canons de chasse. Pendant ce temps, le *Régulus*, au lieu de mouiller une ancre de retenue, commettait la faute grave de s'alléger; ce qui le montait de plus en plus sur la côte, et lui enlevait complétement l'espoir de se remettre à flot.

Un feu roulant continuait entre la ligne anglaise et les vaisseaux touchés sur les Palles. Vers quatre heures, le *Calcutta*, ainsi que le beau vaisseau *la Ville-de-Varsovie*, à peine sorti des chantiers de Rochefort, amenèrent leurs couleurs et devinrent la proie de l'ennemi. L'*Aquilon* subit le même sort, et son digne commandant, en se mettant à la place d'honneur dans le canot du capitaine anglais, eut la tête emportée par un boulet parti de son propre vaisseau. Le *Tonnerre* avait son grand mât coupé; il faisait eau de toutes parts. Son commandant, n'espérant plus de se relever ou de se défendre, se fait autoriser à abandonner son vaisseau, en y mettant le feu; l'équipage, épuisé, débarque sur l'île Madame, et le commandant se réfugie à bord de la frégate *l'Hortense*. Eh ! le croirait-on, l'unique pensée d'un chef

qui venait de sacrifier un magnifique vaisseau fut celle de sa propre conservation ; en mettant le pied sur l'escalier de commandement de la frégate, il sauta de joie, frappa dans ses mains en s'écriant : Je suis sauvé. Et pourtant cet homme était brave ! Que l'on juge, dès lors, de l'état moral de certains individus dans ce fatal moment.

Nous voilà au milieu de la nuit. Le ciel est sombre, le vent mugit avec violence, les vagues déferlent avec furie. Les deux vaisseaux *l'Aquilon* et *la Ville-de-Varsovie* sont en feu. Le *Tonnerre* est aussi la proie des flammes, et ses poudres ne sont pas complétement noyées. Une épouvantable détonation se fait entendre, et aussitôt une immense gerbe de feu monte vers les nues, les inonde de clarté, et atteint la frégate *l'Hortense* dont toutes les pompes jouant à la fois peuvent à peine la préserver des ravages de l'incendie.

Par une de ces hallucinations d'un esprit frappé de terreur, M. la Caille, capitaine du *Tourville*, croit voir des brûlots qui le menacent, sans qu'il lui soit possible de leur échapper. Il donne l'ordre d'évacuer le vaisseau ; et, dans sa précipitation à s'en éloigner, il laisse à bord quelques hommes dont un, plus tard, doit causer sa perte et son déshonneur. Mais il reconnaît bientôt sa faute, et au point du jour il reprend son bâtiment et le sauve. Fatale erreur qui lui coûtera, sinon la vie, au moins la perte d'une réputation acquise par de longs services !

Le 14 et le 15, l'ennemi attaque avec neuf canonnières et quatre bombardes les vaisseaux qui sont échoués sur la côte de Fouras. L'*Océan*, le plus au large, présente la poupe, armée de six canons de retraite ; il est vivement canonné, vaillamment défendu jusqu'à cinq heures du soir. Les Anglais l'abandonnent en ce moment et vont mouiller derrière l'île Madame. Dans ce mouvement, un de leurs vaisseaux, *Défiance*, en louvoyant en rade de l'île d'Aix, toucha sur l'extrémité ouest des Palles et faillit y rester. Il trouva son salut en jetant ses batteries à la mer.

Au même instant, des canonnières portant du 36, postées entre l'île d'Aix et l'île d'Enet (non armée à cette époque), font un feu soutenu contre la frégate *l'Indienne*, touchée sous le fort de l'Aiguille.

Profitant du répit amené par la marée, l'*Océan*, le *Cassard* et le *Tourville* parviennent, avec leurs ressources et celles que leur avait fournies le port, à se mettre à flot et se halent plus en dedans. Le *Foudroyant*, le *Jemmapes* et le *Régulus* ne peuvent encore se tirer de leur fâcheuse situation ; le dernier surtout qui, ainsi que nous en avons fait la remarque, est monté sur les vases beaucoup plus haut que les autres. Et, d'ailleurs, le plus grand désordre règne à bord; trois bombes y sont tombées, l'une a éclaté dans la cale et les deux autres dans les batteries.

Pendant les jours suivants, les Anglais se tiennent dans leurs positions, sans profiter des avantages qu'elles leur offraient. Grâce à ce défaut de résolu-

tion, le *Foudroyant*, et le *Jemmapes*, qui remonta dans la même marée jusqu'au Vergerou, leur échappent de nouveau. L'*Indienne*, après de longs et vains efforts pour se relever, est abandonnée et brûlée par son capitaine, malgré les conseils du commandant Halgan, homme d'un sang-froid et d'un jugement remarquables. Le *Régulus* reste donc seul exposé désormais à tous les efforts de l'ennemi. Ici encore se présente une de ces anomalies de l'esprit humain digne de remarque. Le commandant de ce vaisseau, le capitaine Lucas, un des héros de Trafalgar, fit une tache à son blason militaire, en voulant absolument abandonner son vaisseau. Sans la volonté ferme de l'amiral Allemand, le sacrifice eût été consommé.

Ces journées tristement mémorables, dans lesquelles le courage et le sang-froid de plusieurs officiers préservèrent l'escadre française d'une ruine totale, coûtèrent à l'État quatre vaisseaux et une frégate, et, de plus, des pertes énormes en munitions, en matériel, en artillerie. Des hommes furent tués, blessés; un nombre considérable de marins furent faits prisonniers.

On est étonné que l'Angleterre, à laquelle l'affaire des brûlots a occasionné une dépense de seize millions, n'eût pas tiré un autre parti de sa lâche combinaison. S'il y eût eu plus de résolution parmi les assaillants, l'escadre de l'île d'Aix eût été certainement détruite tout entière, et le port de Rochefort

fût devenu le prix du vainqueur, qui eût pu le brûler. Le gouvernement de la Grande-Bretagne le comprit si bien, qu'il eut la pensée de frapper l'amiral Gambier comme il avait frappé l'infortuné Byng; mais il se borna à le mettre en disgrâce.

De notre côté, avons-nous fait tout ce que nous devions faire? Non, sans aucun doute; et l'histoire doit déverser un blâme sévère sur l'amiral Allemand.

Un voile impénétrable reste étendu sur les ordres du ministère. On a dit, dans le temps, que l'ordre d'attaquer l'ennemi était arrivé à Rochefort, lorsque Decrès connaissait déjà les désastres de notre escadre.

Le 13 avril, en effet, le port fut chargé d'armer à la hâte une flottille. Il est vrai que Paris dut croire à une terrible catastrophe, quand on y fut informé que des détonations dans la direction de la mer s'étaient fait entendre jusqu'à Tours.

Jugeant l'amiral français d'après les faits accomplis, on le trouve coupable d'imprévoyance, car il n'a pas placé une seconde estacade, devant laquelle, assurément, seraient venus échouer les projets incendiaires de l'ennemi.

Ici, cependant, quelque chose doit être dit pour la défense de cet officier général : lorsqu'il considéra comme moyen de salut l'établissement d'une première estacade, il ne trouva d'approbateur que l'amiral Martin, préfet maritime, qui lui répondit le

25 mars : « Le parti que vous avez pris de former « une estacade en avant de votre première ligne « d'embossage est une mesure très-prudente, et « j'en ai moi-même donné l'exemple au golfe Jouan.» Les chefs de service de la marine, et particulièrement M. Barbier, directeur des mouvements du port, le critiquèrent durement et le traitèrent de fou, de peureux. Ce dernier, surtout, mit la plus grande lenteur à exécuter les instructions qui lui étaient données pour l'envoi en rade de tous les secours demandés. Aussi l'amiral Martin, qui jugeait bien la position de l'escadre, écrivit-il, le 1er avril, à ce directeur : « Il « est bien étonnant que, depuis le 24 de ce mois que « vous avez reçu l'ordre de faire parvenir à l'île « d'Aix les objets nécessaires pour y former une es« tacade, ces objets n'y soient pas encore arrivés. « Les circonstances actuelles prescrivent impérieu« sement que ces objets partent sur-le-champ. Je « vous préviens que vous deviendrez personnelle« ment responsable des retards qui occasionneraient « quelque événement qu'on doit prévoir, d'après « l'avis dont je vous ai donné connaissance. Il paraît « également que c'est votre direction qui retient le « départ des objets nécessaires pour l'armement des « chaloupes de l'escadre. Faites travailler de suite, « de jour et de nuit, s'il est nécessaire, pour que « l'on n'ait aucune occasion de se plaindre de l'acti« vité du port de Rochefort. »

M. Allemand étant ainsi soutenu par le préfet maritime, ne devait-il pas mouiller une seconde estacade? S'il ne l'a pas fait, la faute doit lui en être imputée; sa négligence, à cet égard, a certainement compromis le salut de l'armée.

D'autres fautes, dont rien ne peut atténuer la gravité, ont été commises par M. Allemand. A-t-il, le 12 avril, quand il le pouvait très-facilement, fait remettre en ligne tous les bâtiments flottants et défendu son poste? Non; déjà il avait, au moment décisif, abdiqué les hautes fonctions du commandement, en laissant chaque vaisseau libre de sa manœuvre, pour ne s'occuper, lui, que de celui qu'il montait.

Et pourtant on ne fit point alors d'enquête sur la conduite de l'amiral! Ce qui met le comble à l'étonnement, c'est que M. Allemand reçut du ministre Decrès l'ordre d'aller prendre le commandement de l'escadre de Toulon, tandis qu'en Angleterre l'amiral vainqueur subissait l'affront d'une disgrâce!

M. Allemand était-il seul coupable, et n'est-on pas en droit de se demander si le ministre n'a pas acheté, par de nouvelles faveurs, le silence de son subordonné? Nous voyons, en effet, que, dans le rapport adressé à l'empereur par le ministre de la marine, M. Allemand est présenté comme ayant rempli rigoureusement tous les devoirs imposés à sa haute position, tandis que plusieurs officiers sous les

ordres de ce général sont accusés d'avoir compromis l'honneur du pavillon.

De son camp d'Ebersdorff, le 2 juin, Napoléon rendit un décret qui convoquait, sans aucun délai, un conseil de guerre chargé de juger les capitaines Clément de la Roncière, Proteau, Lafon et la Caille.

Nous n'entrerons point dans les débats de ce ténébreux procès. Disons seulement que les deux premiers capitaines furent acquittés, que le commandant Lafon, entré récemment dans la marine impériale, par ordre de Napoléon, mourut juridiquement assassiné, et que le vénérable la Caille, qui vit sa longue carrière ternie par un arrêt de détention et de destitution, méritait plus d'indulgence.

L'opinion publique se prononça, à cette époque, contre un jugement qui frappait des victimes, probablement désignées à l'avance, et qui assurait l'impunité à de puissants coupables. Rien n'a modifié cette opinion jusqu'ici. En peut-il être autrement, quand on sait que, par ordre du ministre, tous les papiers relatifs à l'affaire des brûlots, et surtout au procès malheureux qui en fut la suite, ont été enlevés des archives pour aller, sans doute, disparaître entre des mains intéressées à leur anéantissement.

Le 9 septembre, à quatre heures du soir, un homme recevait, résigné, la mort à bord du vaisseau amiral, dans le port ; le capitaine de vaisseau Lafon était fusillé comme convaincu, dit le jugement prononcé

quelques heures auparavant, d'avoir lâchement abandonné, en présence de l'ennemi, son navire *le Calcutta*, dans la soirée du 12 avril. Le même jour, le capitaine de vaisseau la Caille, commandant du *Tourville*, condamné dans la matinée à deux ans de détention et à la dégradation, voyait tomber tous ses insignes, sa croix d'honneur, sous les mains de l'amiral Bedout, président du jury, pour avoir abandonné momentanément son vaisseau pendant l'affaire. Tant de précipitation avait été mise dans l'exécution des sentences, que l'empereur ne put avoir de doutes sur la culpabilité de deux officiers qui lui avaient été présentés sous des couleurs si défavorables.

La catastrophe de l'île d'Aix porta le dernier coup à la marine impériale, et malgré les efforts de Napoléon pour la relever, il ne put y parvenir. Tout le littoral de la Manche et de l'Océan était observé par de nombreuses escadres ennemies. L'embouchure de nos fleuves était bloquée par des divisions qui ne nous permettaient de faire aucun mouvement.

FIN.

PARIS. — IMPRIMERIE DE Mme Ve BOUCHARD-HUZARD, RUE DE L'ÉPERON, 5.

Valaury

le Canet

Cannes

Antibes

P

O

Q

T

X

R

S

D

C

Premier Embossage

Deuxième Embossage

Estacade contre les Brûlots

Tonnant. Cosmao
Généreux. Louis.
Ceuseur. Bernard.
Sans Culotte. La Palisse.
Heureux. La Caille.
Timoléon. Krohm.
Duquesne. Allemand.
2 Frégates

Tartanes canonnières pour détourner les Brûlots

Frégates en appareillage

la Boutte

Corvette de garde

Echelle de trois mille Toises.

0 500 1000 1500 2000 2500 3000

PLAN
DU GOLFE JOUAN

dédié

AU VICE AMIRAL MARTIN

par son dévoué concitoyen

le Capne de Vau KROHM

NOMS DES BATTERIES
qu'il a fait faire pour la sureté de l'Armée.

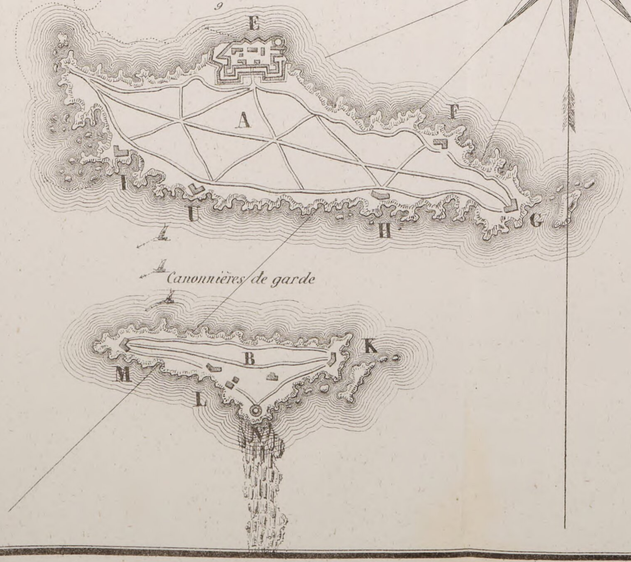


Table explicative de l'Embossage.

	Noms des Batteries et autres Lieux.	Canons. 36	24	18	12	6	Mortiers de 12 Pouces
A	Ile Marguerite.	"	"	"	"	"	"
B	Ile Peltier.	"	"	"	"	"	"
C	Pte des Croisettes.	"	"	"	"	"	"
D	Cap de la Garoupe	"	"	"	"	"	"
E	Citadelle.	"	"	"	"	"	"
F	Bie le Vengeur.	4	"	2	"	"	2
G	Bie la Convention.	3	2	1	"	"	2
H	La Sureté.	"	"	"	"	2	"
I	Dradon.	"	"	"	2	"	"
K	Revolution.	4	"	"	"	"	"
L	Les Jacobins.	"	2	"	"	"	"
M	Les Sans Culottes.	"	4	"	"	"	"
O	Bie la Gabelle.	"	2	"	"	"	"
P	Tour de la Douane.	"	"	"	"	"	"
Q	Bie la Défiance.	"	2	"	"	"	"
R	Bie la Bravoure.	3	4	1	"	"	1
S	Bie la Fauconnière.	"	2	"	"	"	"
T	Vigie.	"	"	"	"	"	"
U	Bie Marat.	"	"	"	"	2	"
V	Chateau Fort.	"	"	"	"	"	"
X	Bie Lafourcade.	4	"	"	"	"	2
Z	Aiguade.	"	"	"	"	"	"

OBSERVATIONS.

Après être sortie de Toulon pour combattre 9 Vaisseaux Anglais qui bloquaient ce Port; l'Escadre Française forte de 7 Vaisseaux; l'ennemi ayant pris la fuite se réfugia à St Florent en Corse; nous nous trouvames momentan.t Maîtres de la Mer et nous nous emparames de la Frégate Sarde l'Alceste. l'Armée Angl.se forte de 15 Vaux nous ayant rencontré, nous contraignit, le 22 Prairial an II. de nous réfugier dans le Golfe Jouan ou nous nous embossames et restames bloqués par 32 Vaux Angl.s et Esp.ls réunis, jusqu'au 9 Brumaire an III. Le Cn.en Huger Chargé en Mr en chef de l'Armée ayant parcouru l'Ile Marguerite qui est couverte de bois, la jugea propre à y déposer les malades de l'Armée: le Cn.en donna l'ordre, chaque Vau y eut sa tente et ses malades; on doit autant aux soins assidus de ce Chirn qui à la nature du climat de cette Ile, de n'avoir pas perdu un seul homme pendant 5 mois.

Imp. Bineteau, Paris.

Lith.e par Ch. Normand.

PARIS. — IMPRIMERIE DE Mme Ve BOUCHARD-HUZARD, RUE DE L'ÉPERON, 5.

PLAN DE LA RADE de L'ILE D'AIX le 11 & le 13 Avril 1809.

NORD

Légende.

A' *Estacade en avant de nos lignes*	K *Flottille Anglaise attaquant les Vaisseaux*
B' *Escadre française avant le 11 Avril*	L *Escadre Anglaise au mouillage avec ses brulots.*
A *Vaisseau Amiral*	L' *Frégates Anglaises d'Avant-garde*
B *Le Régulus*	M *Le Jean Bart échoué avant le combat*
C *La frégate l'Indienne*	N *Le Calcutta.*
D *Le Foudroyant*	O *L'Aquilon.*
E *Le Jemmapes*	P *Le Tonnerre.*
F *Le Patriote*	Q *La Ville de Varsovie.*
G *Le Tourville*	R *Fort d'Enet.*
H *Le Cassard*	S *Ile et Fort Madame*
I *3 Frégates Anglaises dont une démâtée.*	p *Pallas, frégate.*
h *Hortense, frégate.*	e *Elbe, frégate.*

Vases qui couvrent et découvrent.
Sables ___ idem ___
Rochers ___ idem ___

L
L'
Fort Liodot (construit depuis
ILE D'AIX
le Tridoux
Fort de l'Ile d'Aix
RADE DE L'ILE D'AIX
la Longe de Boyard
Enrochement de Boyard
A'
B'
K
C
Redoute de l'Aiguille
B
Terre ferme
A
D
H
Fort de Fouras
K
Q
O
le Charenton
E
h
N
P
G
F
M
CHARENTE Rre
LES PAILLES
P
e
S
Redoute
ILE MADAME
Pointe de Surgères
Batterie des Saumonards
Baisse des plus basses mers
ILE D'OLERON
RADE DES TROUSSES
Boyard-ville
Pointe de la Perotine
Chenal de la Perotine
I
S

Imp. Bineteau, Paris
Lith' par Ch. Normand

Echelles

0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 2000 Toises.

0 0,1 0,2 0,3 0,4 0,5 0,6 0,7 0,8 0,9 1 2 milles.

Mouvements opérés le 22 Ventôse an III. *13 Mars 1795.*

Vaisseaux Français
Vaisseaux Anglais
Première position bleu
Deuxième position rouge
Troisième position vert
Dernière position noir

N
O
E
S
O.S.O.
S. E.
Minerve
Minerve
Friponne
Friponne
Deuxième position
Troisième position
Quatrième position
Première position

Imp. Bineteau, Paris.



N

Mouvements opérés le 23 Ventôse an III. *14 Mars 1795.*

Vaisseaux Français

Vaisseaux Anglais

Première position *bleu*

Deuxième position *rouge*

Dernière position *noir*

Censeur

Cà-ira

Fiponne

Troisième position

Minerve

Vestale

Cà-ira

Alcide

Deuxième position

Minerve

Censeur

Vestale

Première position

Vents de S.S.O.

O

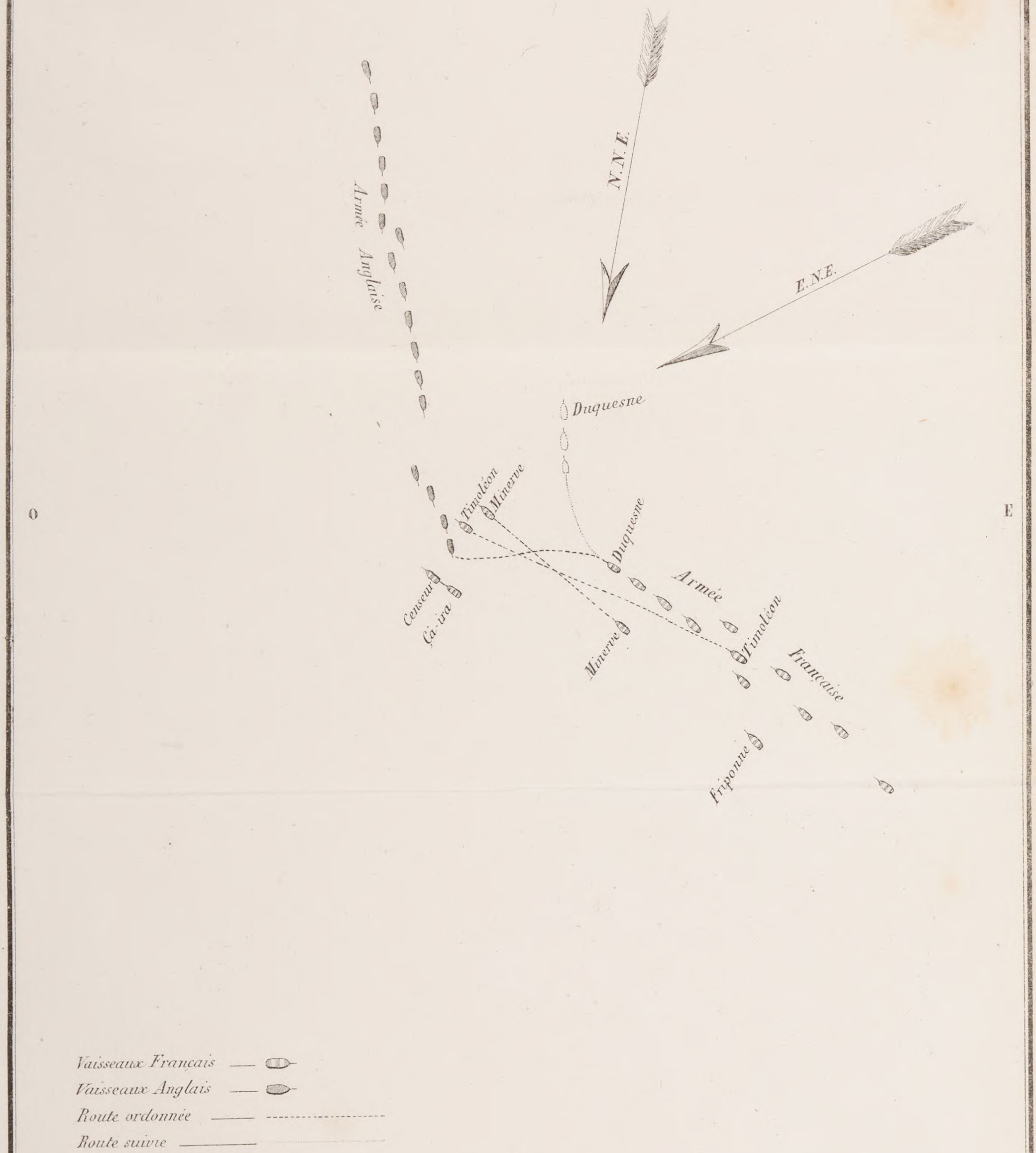
E

S

Imp. Bineteau, Paris

Combat du CAP NOLIS, ou d'Alassio

24 Ventose an III. 15 Mars 1795.



Vaisseaux Français —
Vaisseaux Anglais —
Route ordonnée ----------
Route suivre ....

Imp. Bineteau, Paris.

COMBAT DES ILES D'HYÈRES,

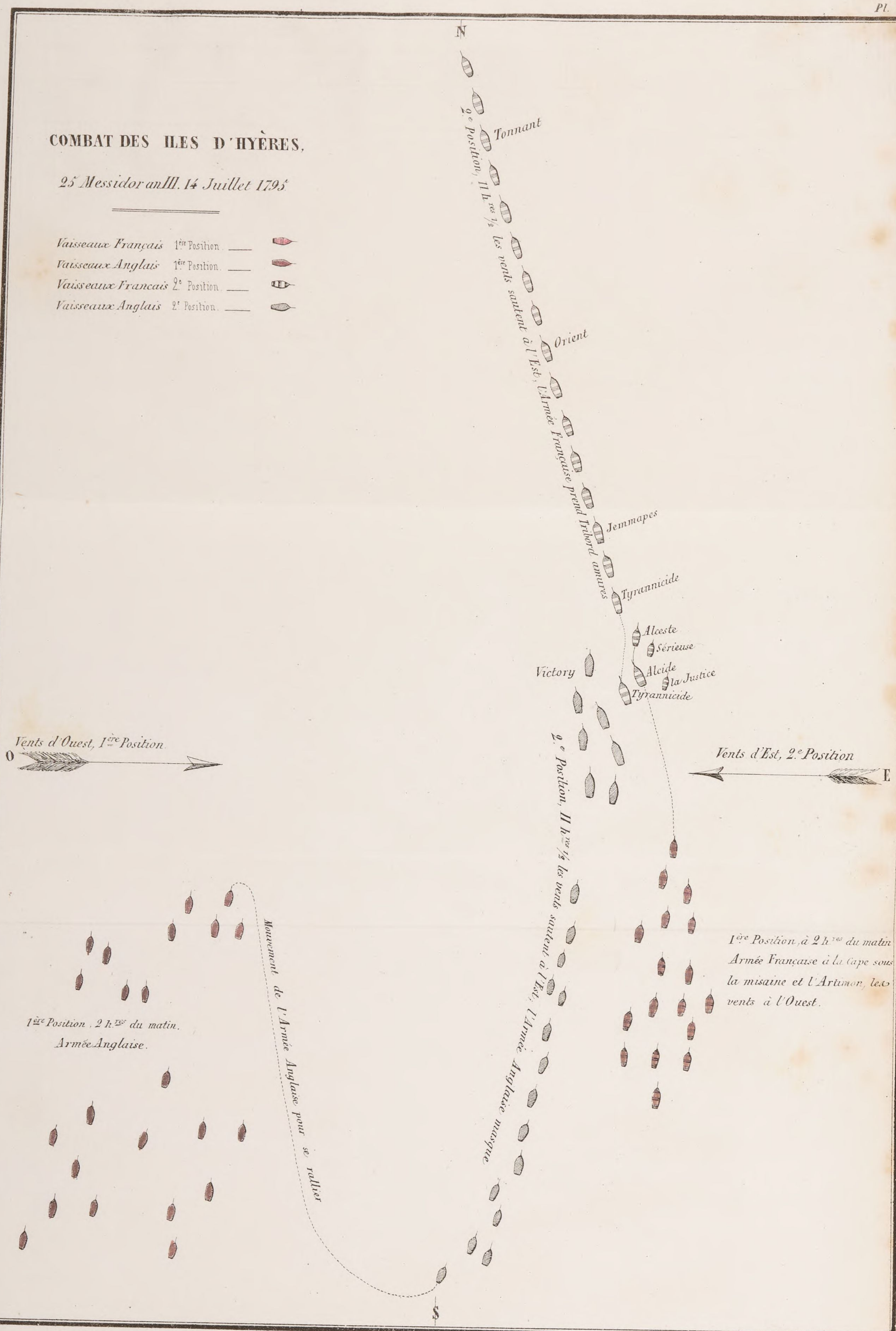
25 Messidor an III. 14 Juillet 1795.

Vaisseaux Français 1.ère Position. ____

Vaisseaux Anglais 1.ère Position. ____

Vaisseaux Français 2.e Position. ____

Vaisseaux Anglais 2.e Position. ____



Imp. Bmeteau, Paris

3.12

PRÉCIS HISTORIQUE

SUR

LA VIE ET LES CAMPAGNES

DU

VICE-AMIRAL COMTE MARTIN,

GRAND OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

CHEVALIER DE SAINT-LOUIS;

PUBLIÉ PAR M. LE COMTE POUGET,

CAPITAINE DE FRÉGATE.

Ordre à tous les vaisseaux de s'embosser en mouillant, présentant tribord à l'ennemi.

Golfe Jouan, 13 *février* 1794.



PARIS,

ARTHUS BERTRAND, ÉDITEUR,

LIBRAIRE DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE,

RUE HAUTEFEUILLE, 21.

Wernet.

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Pouget, Comte

Précis historique sur la vie et les campagnes du Vice-Amiral Comte Martin

Paris [1853]
Biogr. 740 ml
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10064935-4